7.10.41	Procyon	Grundstött W Lysekil (2/3 krig)
10.10.41	Cygnus	Bombad i Rotterdamkonvoj
14.10.41	Bojan	Rammat & sänkts Bonita 9' SO Trelleborg
15.10.41	Ingeren	Bombskadad i Rotterdamkonvoj
21.10.41	Hilda	+ Bombad i sank 5' W Ymuiden, Holland
21.10.41	Frigg	Flygattack -"-
21.10.41	Cygnus	Flygattack -"-
22.10.41	Capella	Flygattack N. Hook van Holland
27.10.41	Gunlög	+ Bombad i sank 10' Ö. Ameland, Holland
27.10.41	Lestris	Skadad vid flygattack -"-
28.10.41	ss Rolf	Grundstött i konvoj vid Ameland, Holland
28.10.41	m/g Rolf	+ Läck & sjönk 15' SW Hållö
31.10.41	Utö	Minskakning i Emdenkonvoj
1.11.41	Braheholm	Flygattack i Rotterdamkonvoj
1.11.41	Sigrid	+ Minsprängd vid Kiels fyrskepp
2.11.41	Ingeren	Bombskadad i Rotterdamkonvoj
3.11.41	Alfa	Flyganfall utanför Grimsby
5.11.41	GG 248 Nippon	Flygattack 100' W Lindesnes
6.11.41	Magdalena	Strandat vid Den Helder, Holland
7.11.41	Gudmundrå	+ Grundstött vid New Foundland
8.11.41	Dagny	Flygattack utanför Aberdeen
10.11.41	Vollrath Tham	+ Minsprängd 3' NNO Hubert Gatt, Borkum
14.11.41	Sveadrott	Flygattack på Skopenfjorden, Färöarna
18.11.41	Iberia	Kollision ss Curityba vid Holtenau
20.11.41	Bothnia	+ Sänkt av Hjkr Thor i Brunsbüttelkoog
22.11.41	Uno	+ Minsprängd utanför Memel
22.11.41	Hjvb 282 Libanon	+ Minsprängd vid Segerstads fyr, Öland
23.11.41	Hasting	Minskadad vid Borkum
23.11.41	Hedda	+ Minsprängd 4' SO Ems
28.11.41	Oddevold	Sjönk eft. kollision i Holtenau, bärgad
28.11.41	Kattegatt	Rammade Oddevold i Holtenau
4.12.41	Ariel	Grundstött Ö Ameland
5.12.41	Rigel	Kollision i Danzig med ss Saar
7.12.41	Daisy	Kollision i Fehmarn Bält /Adolf Kuhlin
8.12.41	Alfa	Stormskadad Thurso Bay
11.12.41	Ningpo	+ Sänkt i Hongkongs hamn
14.12.41	Wilhelmina	+ Grundstött NW Utläägan
23.12.41	Fredhem	Flygattack i Rotterdamkonvoj
24.12.41	Shantung	+ Övergavs brinnande i Atlanten/Sabotage
28.12.41	Mathilda	Bombad i Emden
30.12.41	Miramar	+Konfiskerad av japanerna i Saigon

HEMLIG

PROCYON 7.IO.4I 2/3 krig.

MASKINRUMMET VATTENFYLLT EFTER GRUNDKÄNNING I NEUTRALITETSLEDEN. PROCYON CHARTRAD FÖR LUFTWAFFES RÄKNING - GICK MED BENSIN TILL TYSKA FLYGBASERNA I NORGE.

Rapport

Tis 7.IO.4I kl 08.45 avgick Oslo destinerad till Danzig i barlast. Djupg F 7´6"- A 20´IO" 36 ombv. 2300 ton wb. Skiftat lots vid Svenska gränsen kl I5.05, fortsatt innanför 3 -milsgränsen. Kl I8.40 pejlat Hållö fyr i rv N 80 O, distans 2 mil. Ie styrmans vakt. Vind SWtS 2, sjö WI. Kl I9.02 med I2 knop fick fartyget grundkänning med akterskeppet c:a I,5 sjömil utanför Djupstadsbådans grund (Lysekil) där enligt sjökortet djupet skulle vara 6,5 meter. Våldsam skakning i fartyget. Båda maskinerna stoppats omedelbart. Läck i maskinrummet. Startat länsning. Ballasten skiftats föröver för att lyfta aktern, men pumparna stoppat i vatten och maskinrummet vattenfyllts till 7,8 meters höjd. Ej läck i tankarna. Tillkallat bärgningsfartyg för bogsering. Ankrat I9.I5 en mil NW grundet.

Oms 8.IO 08.45 lättat ankar, Frithiof bogserat till Rivöfjorden, ankrat kl 20. Senare införts till Eriksbergs varv.

Göteborg IO.IO.4I

A.Eberhard

Befh

Maskindagboken

Tis 7.IO kl I8.57 hårda stötar akterut i skrovet. Vatten sprutat upp ur pejlröret till BB smörjoljetankar. Kl I9 ringde maskintelegrafen stopp på båda huvudmotorerna. Pejlingar visat att även STB smörjoljetankar börjat fyllas varför smörjoljepumpen stoppats. Satt igång stormlänsen. Stängt sjöventilerna för kylvattenpumparna, men vid försök att öppna silarna för att använda dessa pumpar som länspumpar, hade vattnet redan stigit över dessa motorers magnetlindningar. Stoppat alla motorer, även hjälpmotorerna då det var fara för generatorernas magnetlindningar. Pluggat pejlrören till smörjoljetankarna. Efter stötarna smälte säkringarna för styrmaskinsmotorn och vid undersökning befanns styrmaskin vara sönderbruten och obrukbar.

===

Sjöförklaring i Göteborg I6.IO.4I kl IO

Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark.

I) I vilken riktning beräknade man sig omedelbart före grundkänningen ha haft Djupstadsbådans grund?

Förrättningen hållits inför lyckta dörrar.

Sedan de närvarande besättningsmännen fått avträda hördes befh Eberhard som åberopade sin rapport och ingav följande skrift:

Till Rådhusrätten.

PROCYON 7.10.41

Orsaken till grundkänningen synes mig svårförklarlig. Såsom av journalutdraget framgår, beräknade vi att fartyget vid grundkänningen befanns sig c:a 1,5 sjömil utanför Djupstadsbådans grund på en plats där djupet icke understiger 26 meter. Även om vi skulle hava befunnit oss rakt ovan för Djupstadsbådans grund, skulle det icke heller i och för sig vara en tillräcklig förklaring till grundkänningen, enär grundet enligt sjökortet ligger på ett djup av 6,5 meter, medan fartygets största djupgående är mindre. Jag vill tillägga att jag med mitt fartyg gjort åtskilliga resor mellan Norge och Tyskland och därvid tagit precis samma väg utan att ngn olycka inträffat. Ehuru jag icke torde hava varit skyldig att på dessa resor gå under ledning av lots, har jag dock på samtliga resor medhaft lots för att vara på den säkra sidan. Att i detta fall en olycka inträffat är därför så mycket oförklarligare. Möjligt är att fartyget rört på något icke utprickat grund. Till sist vill jag vidare framhålla att anledningen till att mitt mycket stora fartyg gått fram i dessa trånga farvatten varit den, att jag haft att rätta mig efter såväl dem Tyska Krigsmaktens föreskrifter som från rederiet erhållna cirkulär. Enligt det tyska hemliga föreskrifterna - K.M.D. Oslo eller Kriegsmarine Dienststelle - skall fartyget gå inom svenskt territorialvatten och enligt redericirkuläret åligger det likaledes fartyget att taga denna väg för att krigsförsäkringen skall gälla. Chefen för Marinen har också i olika sammanhang påbjudit gång inom svensk territorialvatten.

Göteborg den 21.10.41

A.M.Eberhard

Befh

Befh Eberhard uppgav vidare på frågor: Skadornas omfattning okända vid sjöförklaringen. Grundet skulle enligt beräkning ha befunnit sig på angivet avstånd i riktning NOtO. Kl 15.30 hade deviationen på kursen StO varit +1° ,men deviationen på den kurs som styrts vid grundkänningen hade inte kontrollerats. Föröver hade gått 2 fartyg på ungefär samma kurs, det ena ett tyskt fartyg på c:a 3000 ton dw 2 streck om BB, det andra en mindre norsk båt 3-4 streck om STB. I dagböckerna angivna tid = tysk sommartid, som är en timme före svensk tid. Klockorna på bryggan och i maskin inte stämt överens, därför olika tider i maskin- respektive skeppsdagboken.

Ie styrman Nordberg: Haft vakten på bryggan kl 16-18.30, avlösts av 3e styrman , men hade åter kommit upp på bryggan några minuter före kl 19. Procyon gick då med full fart på kurs SOtS. Även lotsen på bryggan. Till rors stod lättmatros Svanberg. Både lotsen och Ie styrman tid efter annan kontrollerat kompasskursen. Grundkänningen måste ha berott på stark strömsättning eller ett okänt grund på platsen.

Chiefen Öberg: Befann sig vid grundkänningen i befh hytt. Skyndat ner i

PROCYON 7.10.41

maskinrummet och var där 30 sekunder efter grundkänningen. Tiderna angivits efter maskinklockan.

Lättmatros Svanberg: Hållit stadig kurs SOtS.

Jungman Hedberg: Utkik på backen från 18.30. Sett de 2 fartygen föröver.

Crew list.

Befh Allan Marino Eberhard, Dockgatan 23A, Limhamn, 16.6.98 (Maj 41)
Ie styrman Anders Nordberg, Stockholm, 2.2.06 (6 år ombord)
2e styrman Nils Davoust, Stockholm, 2.5.06
3e styrman Bert Dewár, Trelleborg, 3.5.13
Chief Erland Öberg, Malmö, 8.1.02 (5 mån ombord)
Ie maskinist Robert Nilsson, Göteborg, 4.8.92
2e maskinist Gerhard Carlsson, Göteborg, 12.1.17
3e maskinist Henry Johansson, Tjörnarp. 20.4.12
Stuert Johan Gunnar Ellberg, Malmö, 15.9.95
Ie kock Victor Lindström, Göteborg, 7.1.97
2e kock Folke Backman, Hälsingborg, 31.8.01
Salongsuppassare Agne Gustafsson, Jönköping, 13.2 14
Mässuppassare Halsten Ström, Malmö, 1,6.21
Båtsman Ernst Olsson, Ekeby, 21.5.93
Timmerman Axel Frid, Norrköping, 20.4.81
Matros Evald Kristiansson, Hälsingborg, 25.7.04
Matros John Birger Johansson, Oscarsström, 12.10.97
Matros Ernst Valfrid Hansson, Malmö, 21.12.89
Lättmatros Sven Wahlberg, Hälsingborg, 16.9.20
Lättmatros Klas Nilsson, Hälsingborg, 10.4.15
Lättmatros Nils Svanberg, Malmö, 10.5.22 (3 mån)
Jungman Sven Johansson, Örgryte, 5.10.23
Jungman Karl Erik Tell, Gråmanstorp, 22.1.24
Jungman Tore Andersson, Hälsingborg, 19.10.16
Jungman Rolf Hedberg, Malmö, 23.7.24 (4 mån)
Pumpman Axel Bryngelsson, Sölvesborg, 13.7.91
Svarvare Vitus Andersson, Malmö, 27.2.12
Elektriker Nils Liljeroth, Partille, 2.8.06
Ie motorman Karl Emil Persson, Hälsingborg, 19.5 98
Ie motorman Hans Valter Persson, Norie, 23.6.21
Ie motorman Karl Emil Lundberg, Hälsingborg, 21.11.17
Ie motorman Lars Erik Tornberg, Malmö, 28.4.21
2e motorman Gustaf Olsson, Väsby, 27.4.90
2e motorman Gustaf Ahl, Fellingsbro, 7.11.04
2e motorman Carl Hybert, Uddevalla, 6,1.02
Motorelev Arne Svensson, Göteborg, 28.9.22

PROCYON 7.IO.4I

KK memorial 29.IO.4I Ej för publicering.

Efter att ha pejlat Hållö fyr satte Procyon kurs magn syd = rv S 5 0 i 2 distansminuter,därefter magn SOtS = S 39 0. Då denna kurs hållits i c:a 3 distansminuter plötsligt kraftig bottenkänning med akterskeppet. - Av allt att döma haft grundkänning på Sörgrundsbergs 8-metersklack. Visserligen borde Procyon, som stack c:a 2I' akter, ha klarat detta grund med c:a 3' - även om man tager i betraktande att fartyget med full fart av I2 knop " grävt ner sig " ett par fot akter - men dock en relativt kraftig dyning ha medverkat till olyckan. Det ligger givetvis i sakens natur att ovannämnda 8-metersklack = 26'grund sedan senast företagna sjömätningar uppgrundats, eller att Procyon erhållit känning med något i närheten av grundklacken liggande vrak. Det är däremot helt uteslutet att Procyon genom den av befh åberopade starka strömsättningen blivit satt ända ned på Djupstadsbådans 6,5-metersklack .

Ex officio

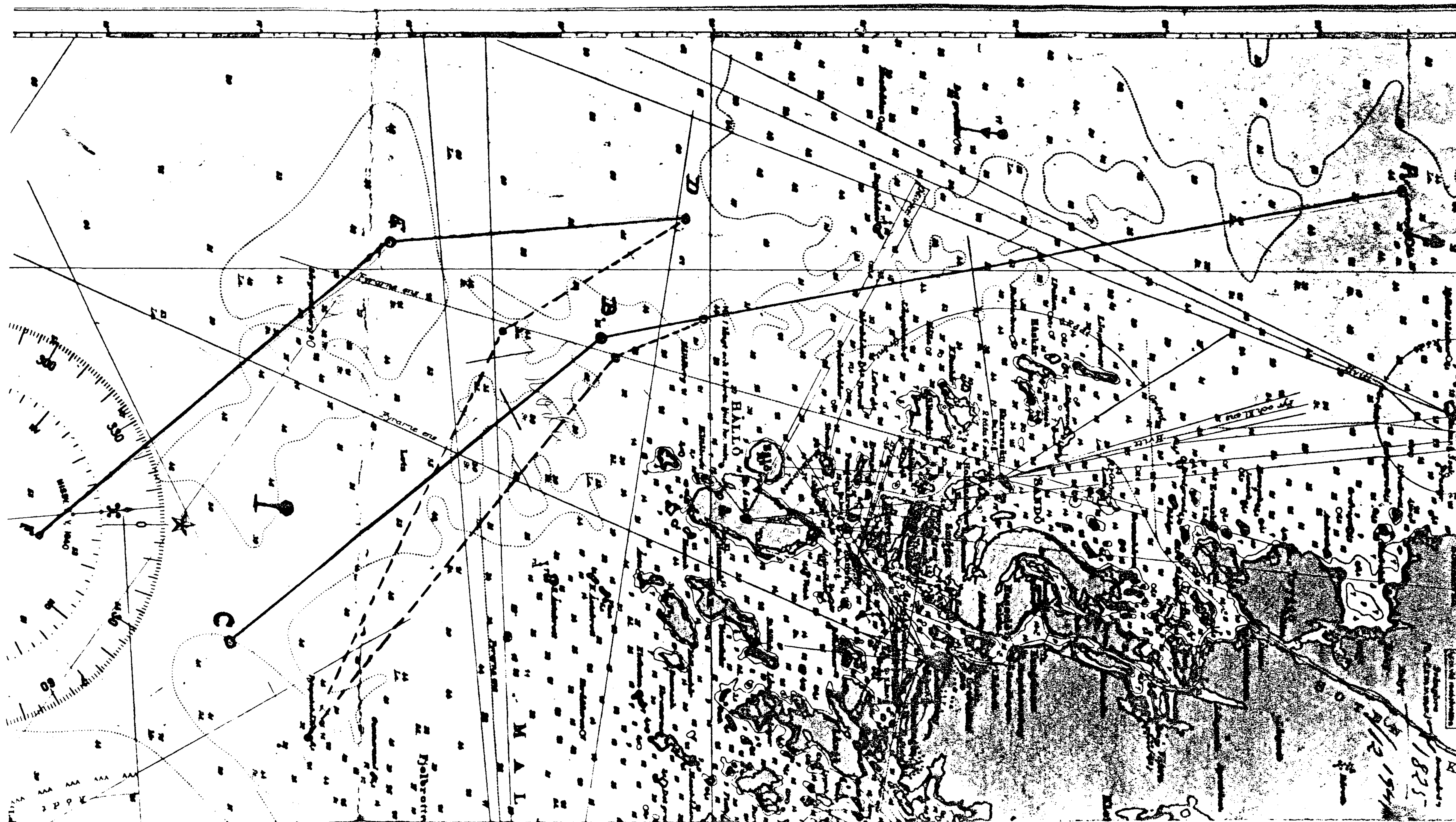
Bo Bergström

PROCYON FÖRSÄKRAD I TYSKLAND. SKNEIII 220

Först I8.3.42 hade SKN beslutat sig för att förklara haveriet ersättningsgillt till 2/3 av krigsförsökringsgivarna och till I/3 av civilassuradörerna. 9.9.42 skrev SÅAF till SKN att de översänder SÅAF:s utredning angående Procyons haveri samt vederbörliga specifikationer." Enligt utredningen faller å krigsassuradörerna kr 303.857:66 av vilket belopp vi tacksamt emotse den andel som tillkommer oss enligt polisen." Denna utredning av SKN sänts i retur till SÅAF, den 23.II.42. - SKN utbetalade I4.II.42 till SÅAF SKN:s I/200-del av det belopp som enligt SÅAFs utredning åvilar krigsföösökringen. = kr I5I9:29. Övriga kostnader täcktes av tyska försäkringar efterdom Procyon gick i tidsbefraktning för Luftwaffes räkning och transporterade bensin till de tyska flygbaserna i Norge.

LOTSENS VERSION HELT OFÖRENLIG MED BEFÄLHAVARENS

SKN i brev till lotskapten K.P.Kullander,Gtbg, IO.I2.4I
" I rubr. ärende har till oss ongivits den sjöförklaring som avgavs i Göteborg 2I.IO.4I och av vilken framgår att Procyon enligt befh beräkningar vid grundkänningen skulle ha befunnit sig c:a I,5 sjömil utanför Djupstadsbådan. Befh uppgiver att han beräknat atthan omedelbart före grundkäninnüngen haft Djupstadsbådan i riktning NOtO påI,5 sjömils avstånd. Därest fartyget befunnit sig på den plats befh beräknat skulle, enligt sjökoret, vattendjupet varit sådant att någon grundkänning inte



Se Sid: 5-6

PROCYON 7.10.41

Bilaga t lotsmann för Procyon 7/10 41

(Grönt: av Procyons befh uppgiven kurs
Rött: av lotsen uppgiven kurs)

GRÖNT: KURS ANGIVEN AV PROCYONS BEFH
RÖTT: KURS ANGIVEN AV LOTSEN.

Bilaga till lotsrapport för Procyon.

PROCYON 7.IO.4I

skulle kunnat äga rum, och antydes det i sjöförklaringen att grundkänningen ev ägt rum på ett dittills okänt grund. Den lots som förde Procyon vid tillfället hördes icke vid sjöförklaringen och få vi i anledning härav anhålla om meddelande huruvida något förhör med denne lots blivit verkställt eller, däest så icke skett, om herr Lotskaptenen skulle kunna infodra uttalande från lotsen angående platsen för grundkänningen.

Svar från lotskapten Kullander I6.I2.4I till SKN.

Kullander upplyste att förhör den 8.II hållits med Procyons lots, mästerlotsen N.R.Carlgren vid Nordkosters lotsplats. Översände avskrifter etc. samt kopior av ett sjökortsurklipp "vara händelseförlpppet enligt fartygsbefälet respektive Carlgrens sinsemellan oförenliga uppgifter ~~klart~~ klart åskådliggjorts." (Se kopia)

Protokoll fört 8.II.4I ombord å tjänstefartyget "Göteborg" i Strömstad.

Lotskapten K.P.Kullander ställt frågorna vilka besvarats av Mästerlotsen Nils Rudolf Carlgren vid Nordkosters lotsplats;
Han hade den 7.IO.4I omkring kl I4 svensk tid vid Riksgränsen embarkerat å Procyon och därifrån lotsat fartyget sydvart i neutralitetsleden. Från punkten c:a 0,25 naut mil W Lerbergets prick hade styrts magn S¾O , rv I69,5, innanför Segebådans grund, tills fyren Hållö pejlats i magn NOtO -Rv 5I° - varvid kursen ändrats till magn SOtS, rv I4I,5- allt på sätt som städse plägar ske med fartyg som skola uopankras för natten inomskärs norr om Lysekil när mörker eller dålig sitk omöjliggär skönjandet av frimärket för grudnet Djupstabådan, d.v.s Bondens kummel ens Tova. Emellertdi hade Procyon på sistnämnda kurs, från vilken avvikits blott tvenne gånger för att klara mötande fartyg , kl I7.55 fått en kraftig grundkänning efter allt att döma på Djupstabådan. Sikten hade varit god. Då styrningen allt som oftast kontrollerats av såväl lotsen som vakth. styrmannen och lotsen förfarit på samma sätt som i otaliga andra liknande fall, kunde han inte tänka sig någon annan orsak till olyckan än antingen exceptionellt stark strömsättning eller ock okänd deviation på styrkompassen.

Lotskapten Kullanders följebrev till ovanstående.

" Enligt dessa handlingar avvika respektive parters redogörelser för navigeringen högst betydligt från varandra. På här bifogat urklipp ur sjöko sjökort nr 73 finnas av määsterlotsen Carlgren uppgivna kurslinjer markerac med fulldragna röda linjer, medan de i sjöförklaringen uppgivna äro markerade med gröna linjer. Under förutsättning att farten genom vattnet alltjämt varit I2 knop och att styrkompassen varit praktiskt taget fri från deviation samt att styrningen varit klanderfri, vilket allt saknas anledning att betvivla, måste självfallet antingen den åsyftade kursen ha lett

PROCYON 7.10.41

över ngt okänt grund eller ev avvikelse från kursen i sin helhet få tillskrivas strömsättning. Under denna sistnämnda förutsättning mot de åsyftade kurslinjerna svarande behållna sådana kurslinjer finnas i kortutklippet markerade med streckade linjer resp. röda och gröna. Av Carlgren hade kursändring beräknats ske i punkt B . Strömmen skulle i så fall söder om parallellen genom Hållö fyr ha satt NO-vart med 2,3 knop. - Enligt sjöförklaringen hade däremot Procyon beräknats kl 17.45 svensk tid befinna sig i punkt D, kl 17.49 i punkt E och kl 18.02 i punkt F. I detta fall skulle den NO-vart sättande strömmen ha haft en hastighet av 5,3 knop En strömhastighet av 5,3 knop i denna trakt är dock alldeles orimlig, även 2,3 knop är härutinnan ett förhållandevis högst ansenligt värde Givetvis kan heller icke den möjligheten uteslutas att grundkänningen skett på något annat grund än Djupstadbådan och i så fall på ett okänt grund. Förvisso har emellertid Procyon , vars navigering synes hava skötts av Carlgren, icke framförts utanför neutralitetsleden. Redan av enbart denna anledning förefaller den i sjöförklaringen uppgivna navigeringen - alltså oavsett om densamma ovillkorligen måste kombineras med en orimlig t hög strömhastighet - helt och hållet såsom en efterhandskonstruktion, framställd utan tillräcklig eftertanke. Då det icke lärer kunna anses styrkt att mästerlotsen Carlgren låtit något tjänstefel komma sig till last , synes mig ingen yttreligare åtgärd i saken från Lotsstyrelsens sida erforderlig.

Göteborg 6.12.41
K.P.Kullander
Lotskapten
Västra Lotsdistriktet.

T.Fredh:" Dagbok från havet (Lysekil 1980)

SVENSKA TANKERS I TYSK BENSINFART

((Nedanstående artikel innehåller felaktigheter på många plan.Pollux och Procyon gick i tysk charter från sommaren 1941 och hade 2 grundstötningar och en minskada på trdane Norge-Tyskland innan hon i jan 43 såldes till red AB Ericus(John Larsson) i Sthlm och fick namnet Sunnanbris. Se Procyon 16.5 40)) Detta är egna kommentarer till Fredhs artikel som följer nedan:

" Hur skulle Trelleborgs Ångf AB kunna hyra ut 2 tankfartyg till Tyskland och samtidigt behålla goda relationer till England? Den frågan blev aktuellnär Tyska staten ville hyra in 2 av rederiets tankers för fart mellan Norge och Tyskland. De båtar som var aktuella hette Procyon och Pollux. Kontraktet med tyskland var ekonomiskt sett bra för rederiet och besättningen som tjänade mer på krigsriskersättningarna än de hade i hyra.Trelleborgs ÅNGF AB löste problemet genom att låta båtarna gå

PROCYON 7.10.41

över till ett bulvanrederi ,John Larsson AB. De nya namnen blev Sunnanbris och Nordanbris. Medan dessa båtar gick för tyskarna kunde rederiets övriga tonnage upprätthålla sin trafik med de nationer som var motpol till Tyskland. Många Bohusländska sjömän passade på att mönstra på de 2 båtarna. När Sunnanbris gick in i chartern för Tyska staten låg hon upplagd i Ljungskile. I allmänhet skedde mönstringarna på Lysekils redd.På väg till Tyskland fick fartygen s.k Geleiten - skydd- utanför Varberg .En Tysk minsvepare gick före , en ubåt på varsin sida och ett plan som skydd mot luftanfall.((Sic)) Fartygen gick norrut den svenska neutralitetsleden och klarade sig under dessa färder utan att bli anfallna. I Stettin,Danzig,Hamburg lastades olja, bensin och matolja. Svenska flaggan på skrovet var övermålad. Lasterna lossades i hamnar kring Oslofjorden som Moss, Tönsberg och Steilene. Norrmännen såg med oblida ögon på trafiken och de svenska besättningsmännen fick mycket utskällning när de träffade en norrman. Vid en resa hamnade Procyon i ett minbälte där 2 minor exploderade c:a 200 meter från båten.Smällen var så kraftig att man ombord trodde att båten gått på en mina. 100 ton bensin läckte ut och bultarna sprang i maskinbädden. Vid flera tillfällen låg båtarna i Hamburg när stden utsattes för bombningar. Dagen efter ett bombanf all var det förbud att gå iland. På vissa resor fanns det tyska marinsoldater ombord som signalister för de tyska båtar som assisterade. Radio sändaren var plomberad då fartygetgick på svenskt vatten. Det fanns alltid 5 tyskar ombord på resorna med Procyon/Pollux = Sunnanbris/Nordanbris. Två var officerare, 2 var signalmatroser och 3 var s.k. bullergubbar som skötte bullerbojarna som släpade efter fartygen, Bullergubbarna var i allmänhet soldater från fronten som behövde vila upp sig några veckor. Efter ett par resor sändes de på nytt till fronten. Tyskarna hade svårt att få fram syntetisk bensin. Pollux (Nordanbris) gick ofta halvlastad. Fyra olika omgångar mönstrade matros Alf Karlsson, Sydkoster, i Pollux. Vid ett tillfälle blev Pollux minsprängd vid Stettin och fick ett stort hål framme i STB sida. Förskeppet sjönk medan bensin rann ut från en cm-tjock spricka i en tank. Tyskarna bärgade dock Pollux vars last lossades i Danmark. Sedan bar det av till Kockums varv där Pollux reparerades. Det fanns ett stort intresse hos tyskarna att behålla båtarna intakta., berättar Harry Johanson i Lysekil.Om det blev bombanfall bär båtarna låg vid kaj drog bogserare ut båtarna en bit från kajen.Vid ett tillfälle föll det ner en bomb som lade sig mellan kajen och båten,berättar en Grundsundsbo som var med ombord 1943. De svenska båtarna var begärliga mål för de engelska flygarna. Deras flygvapen hade en speciell sektion för identifiering av främmande fartyg och det är ingen hemlighet att flyget försökte få in träffar på de svenska bensinleverantörerna. Det var nära vid ett tillfälle,berättar pumpman Henry Wallin från Bohus-Malmön,på Pollux (Nordanbris).Vi låg i Stettin

PROCYON 7.10.41

när en bomb föll i ettans lucka. Det blev en del skador men inte värre än att det gick att reparera." Slut T.Fredh.

Inte bara Procyon Egna noetringar

För svenska tankfartyg i tysk charter se bl.a Sigrid Reuter 11.6.44, B.T.V 13.5.44, Rigel , Uno, Pollux

Historik

Motortnakfartyg på 8982 brton byggt 1932 vid Kockums i Malmö av stål. L 147 B. 18,8 Tillhörigt Trelleborgs Nya Ångf.AB (Vicekonsul Jarl Malmros) i Trelleborg. Sjösatt 14.11.31 .Levererat 31.3.33 efter ett åre uppläggningpå grund av depressionen. Provturen uppsköts i 13 månader av besparingsskäl tills lämpligt fraktavtal träffats. Procyon var klar och slutlikviderad redan den 29.2.32. Nybyggnadspris 3.454.028;- kr. Systerfartyg till Castor (sänkt 31.3.41) och Pollux. 2 st 8-cyl enkelv.4-takts trunkmotorer av Kockums fabrikat på tillsammans 4000 ihkr. - Den 9.8.41 då Procyon låg vid oljekajen i Soon vid Oslofjorden halkade lättmatros Bo Widerberg i vattnet från strandklipporna och drunknade. Han begravdes den 15.8 på Soons kyrkogård.

Se historik på 16.5.40

Se även minhaveri 1[1].4.42.

CYGNUS IO.IO.4I

FYRA BOMBEXPLOSIONER I NÄRHETEN PÅ NERRESAN TILL ROTTERDAM I KONVOJ.

Journalutdrag

Ons I.IO.4I kl II.IO avgick Luleå destinerad till Rotterdam med full last av järnmalm.

Ons 8:IO Kl Ii f.m passerat Brunsbüttel och I2.45 ankrat på Cuxhavens redd.

Tors 9.IO hivat upp och fortsatt i konvoj kl 04 med tysk officer och signalmatros ombord.

Fre IO.IO kl I7.I4 observerades ett IO-tal engelska plan. Ett av dessa fällde, inflygande från BB sida låringsvis mot vinden, 4 bomber mot Cygnus, vilka samtliga förfelade sitt mål och exxploderade i vattnet atrax akter om fartyget vars akterskepp lyftes i vattnet och överspolades och hela fartyget skakade våldsamt. Maskinen stoppades helt för några ögonblick. Vid upprepade pejlingrar av tankar och rännstenar har inget läckage kunnat upptäckas. Anlänt till Rotterdam kl 20.IO.

Stockholm 29.IO.4I

E.J.Bengtsson

Befh.

Cygnus lossade malmlasten i Rotterdam, intog kokslast för Stockholm och avgick i konvoj tis 2I.IO. Kl I5.30 utsattes fartyget för nytt flyganfall.

Se fortsättning på Cygnus 2I.IO.4I

BOJAN - BONITA I4.I0.4I 50% krig.

MALMLASTADE MS BONITA AV VEJLE SJÖNK OMEDELBART EFTER KOLLISION MED BOJAN. 2I MAN DROGS MED I DJUPET. ENDAST 4 ÖVERLEVDE.

Rapport.

Bojan avgick Stettin mån I3.I0.4I destinerad till Göteborg. Rumslast av I5I2 ton kol. Djupg F I5´I"- A I5´ I6 ombv.

Tis I4.I0 kl 02.45 kolliderat c:a 9´StO Trelleborg med ms Bonita av Vejle - ((3I98 brton, byggt I930 i Aalborg,L 99, B I5,2 Last av 5940 ton järnmalm.Tillhörigt D/S A/S Dania i Esbjerg. Hemort:Vejle.4750 dw. (Ex Skule)) - Lat N 55 I3´- long. O I3 I5´.Vind WNW 2 Beaufort,smul sjö, skyad luft,god sikt men mycket mörkt. Bonita förde avskärmade lanternor. Bojans 2e styrman vakthavande, utkik på backen. Bonita, på resa Luleå-Holtenau för order, sjönk nästan genast. Bonita iakttogs först knappa 30 sekunder före kollisionen rakt föröver,troligen på kurs ungefär SW och med hög fart. Bojan styrde kurs NNW med 7,8 knop och gav backsiggal omedelbart före kollisionen. Ingen signal från Bonita. Bojan stäv intryckt till c:a I/2 meter från kollisionsskottet. Bojan anlände till Trelleborg 09.30.

Journalutdrag.

Mån I3.I0 kl 08.35 avgått Stettin.Lämnat lotsen utanför Swinemünde pirar kl I3.45 och fortsatt i minleden.

Tis I4.I0 kl 02.45 observerades plötsligt ett fartyg med mycket svagt lysande lanternor nära inpå STB bog, skärande vår kurs. Rorsman erhöll genast order om STB gir, giren ökades till hårt STB,samtidigt slogs full back i maskin och 3 korta signaler gavs i ångvisslan.Straxa därpå inträffade kollisionen varvid det andra fartyget,som visade sig vara ms Bonita av Vejle, träffades på akterkant midskepps av vår förstäv. Bonita,som hade hög fart i kollisionsögonblicket, fortsatte efter kollisionen ett par fartygslängder och sjönk sedan omedelbart.Åtgärder för att bärga Bonitas besättning vidtogs snarast möjligt. 2 man togs ombord från en drivande flotte, en kom långs sidan drivande på en vrakspillra och en togs upp från livbåt. Flera resultatlösa undersökningar gjordes efter ytterligare överlevande.Bojan låg kvar på platsen tills dagsljus inträtt ,då sökandet fortsattes.En motorlivbåt drev med kölen i vädret. Den bärgades senare. Bojan hade fått förstäven intryckt och förpiken vattenfylld. Vid olyckstillfället befann sig fartyget på c:a lat N 55 I3´- O.I3 I5´. Kl 07.25 sattes med halv fart kurs mot Trelleborg. Erhållit lots kl 09.07.Ankom Trelleborg 09.30 och förtöjt vid anvisad kajplats. Barlasttankar och rännstenar läns vid regelbundet gjorda pejlingar under dagen. - Bonitas lanternor visade ett mycket svagt sken. Enligt uppgift av de bärgade voro dessa avskärmade. På det sätt som Bonitas lanternor plötsligt blevo synliga från bryggan kan möjligtvis Bonita ha företagit någon gir.Enda tecken som uppfattades från Boni

BOJAN - BONITA 14.10.41

var 2 visslingar från en visselpipa.Dessa kan möjligen hänsyfta till loggen.

Trelleborg 15.10.41

Victor Fredriksson

Befh.

Maskindagboken

Tis 14.10 kl 01.30 full fart framåt. Full back 02.47, stopp 02.47, halv back 02.53, stopp 02.54, sakta framåt 02.58,stopp 03.00,sakta back 03.03 stopp 03.08, sakta fram 03.09, full back 03.10,stopp 03.12,sakta fram 03.33, stopp 03.35.Fartyget har kolliderat med ett annat fartyg som sjönk. Legat för undersökning av olycksplatsen under varierande gång. Manöver från kl 05.20 till 07.25.Satt kurs på Trelleborg. Varierande gång till 08.55.Manöver 08.55-09.31.Väl i maskin i Trelleborg. Förhalat till Nya hamnen 13.25 med hjälp från maskin. Väl kl 13.40. Släckt av STB pannan, brutit vakterna kl 14. Bankat BB panna kl 17. Släckt ljuset 20.30.Den förolyckade ångarens namn var Bonita,hemma i Vejle, Danmark.

Crew List.

Befh Victor Hemfrid Fredriksson, Brantevik, 25.7.93 i Östra Nöbbelöv
Ie styrman Johan Jönsson, 25.4.96 i Simrishamn
2e styrman Bengt Bengtsson, 24.10.12 Bollerup (Sjökaptensexamen -37)
Ie maskinist Charles Petterson, 11.11.69 Trelleborg
2e maskinist Allan Johnsson, 21.2.15 Lund
Stuert Manfred Lindgren, 21.8.04 Simrishamn
Kock Ivar Johansson, 8.4.23 Lövestad
Matros Henry Liljeblad, 18.5.15 Persnäs
Matros Billy Svensson, 3.10.15 Ysane (24.3.41) 5 år t. sjöss
Lättmatros Sven Johansson, 14.12.21 Njurunda
Lättmatros Ivan Strutzenblad, 14.10.21 Östra Hoby
Jungman Gustav Andersson, 26.3.21 Västerås (4 mån ombord)
Smörjare Nils Öhman, 20.2.15 Rörum
Eldare Karl Sjöblom, 17.2.81 Stockholm
Eldare Gustav Larsson, 12.9.88 i Uddevalla
Eldare Alfred Olsson, 6.9.87 Åryd

Sjöförklaring i Trelleborg 20.10.41 kl 12

Sakkunniga: F.d överlotsen Sten Halbonstén & f.d sjökapten Tage Thuresson
Jur.kand. Lars Waldenström för SKN.
Ing. Folke Wiksten,Malmö, för Krigsforsikringen for Danske Skibe.
Advokat Erhrad Westman ,Gtbg, för försäkr.AB Ocean
Advokat Karl Ludvig Schönmeyr,Sthlm, för Assuranceforeningen Skulds i Oslo

BOJAN - BONITA I4.IO.4I

generalagentur för Sverige AB .
Advokat Stellan Graaf,Sthlm, för A/S D/S Dania i Esbjerg (Bonitas redare) & de Private Assurandeurer Limiteret i Köbenhavn (Bonitas kaskoassuradör)
Konsul Sture Eruths,Trelleborg, för Allgemeine Vorsicherungs AG Nordsten i Düsseldorf (Bonitas lastassuradör)
De 4 överlevade från Bonita närvarande; Bonitas befh Siegwald Johannes Farup,Köpenhamntimmerman Fritz Hansen,Horsens, matros Hans Busk,Köpenhamn och mässpojken Bruno Hansen, Korsör.
Westman anhöll om förhör med dessa 4, vilket bestreds av advokat Stellan Graaf.De 4 från Bonita skulle i laga ordning höras vid sjöförklaring i Köpenhamn den 23.IO.4I och det var för densskull inte lämpligt att höra dem i förväg och f.ö vore de icke villiga att yttra sig i saken.
Schönmeyr & Waldenström ~~instämde~~ instämde i ~~Es~~ Westmans begäran, men de 4 överlevande från Bonita uppgåvo sammanstämmande att de icke komme att besvara frågor förrän vid sjöförklaringen i Köpenhamn.

Sakkunnigas frågor:

I) Hade mgt annat ljus eller fyr observerats före kollisionen för bedömande av sikten?
2) Hur många streck på kompassen hade Bojan girat då kollisionen inträffade?
3) Hur lång tid förflöt innan Bojans livbåt sattes i sjön och hur många man bemannade den?
4) Visade bryggans och maskins klockor samma tid?
5) Vilketdera syntes först, Bonitas skrov eller lanternor?
6) När order gavs om STB roder och sedermera hårt STB,skedde detta i ett sammanhang ,eller var det ngn tidsintervall mellan orderna?
Styrdes vid tillfället för hand eller med ånga?

Vid förhöret med Bojans befh fick alla från Bojan och Bonita lämna salen.

Bojans Befh Fredriksson: Delvis satt upp sin rapport med ledning av besättningens uppgifter,eftersom han själv sedan kl 23 uppehållit sig i sin hytt och vid tiden närmast före kollisionen hade legat och sovit. Kort före kollisionen hade han vaknat vid backsignalen från Bojans ångvissla och skyndat upp på däck. Uppgifterna om vad som hänt på bryggan lämnats av vakthavande 2e styrman Bengtsson.Anteckningen i maskindagboken om "02.47 fullt back" införts efter maskinklockan. De av befh i rapporten uppgivna tiderna ungefärliga då befh vid tillfället inte haft tid att se på klockan. Då han kom upp på däck hade Bonita redan försvunnit under vattenytan. Himlen var mulen,men sikten klar.Då han kom upp på däck hade redan åtgärder vidtagits för att sätta en livbåt i sjön ,men då befh sett att 2 man räddats hade han avbrutit arbetetmed livbåten eftersom han trott att det varit en fiskebåt med 2 mans besättning man hade koll-

BOJAN - BONITA 14.10.41

iderat med. Han hade inte omedelbart av de 2 räddade fått veta att Bonita hade haft 25 mans besättning. Så fort han vetskap om detta lät han skyndsamt sätta ut livbåten. Troligen användes BB båt. Vet inte hur många som bemannat den. Kan inte ange tiden mellan kollisionen och livbåtens utsättande, men det hade rört sig om en mycket kort stund och det hade inte hörts ngr nödrop innan livbåten lagt ut. (Befh uppvisat för rätten några med urtagningar försedda ogenomskinliga pappersbitar som han fått av tyska marinen för att skärma av lanternorna med.)

Ie styrman Jönsson: Legat och sovit sedan midnatt och väckts av en signal i Bojans ångvissla, troligen sista ljudet i backsignalen, och i nästa ögonblick kom kollisionen. Inte hört någon signal från Bonita. Sprungit upp på däckom STB men inte sett något varför han genast återvänt till hytten, tagit på sig byxxorna och åter skyndat upp på däck. Han fick nu syn på 2 man drivande på en flotte i mörkret tätt intill Bojan. De räddades ombord. Det var Matros Busk och timmerman Hansen. En kort stund därpå hade STB båt med 5-6 man satts i sjön eftersom man härt nödrop. Livbåten påträffade Bonitas befh, svårt blödande och sönderskuren av glas, fastklamrad vid en lastlucka och tog upp honom. Ungefär samtidigt kom másspojken Hansen drivande på en vrakspillra på BB-sidan. Bojan manövrerades intill vrakspillran och 2 man klättrade nerpå en utslängd lejdare och drog upp pojken. Bonitas befh och mässpojke togs ombord på Bojan ungefär samtidigt, möjligen en kvart efter kollisionen. Vid närmare eftertanke fann Ie styrman att det kanske gått en halvtimme från kollisionen fram till det dessa 2 räddades. Maskinrumsklockan otillförlitlig Ibland gick den för forty, ibland för sakta. Berättelsen i skeppsdagboken satts upp i koncept av 2e styrman Bengtsson.

2e styrman Bengtsson: Tagit vakten kl 24 och varit på bryggan hela tiden utom vid ett tillfälle omkring 02.20 då han gått ner i maskin för att lämna muntliga instruktioner till vakthavande maskinisten, varpå han genast gått upp på bryggan igen. K ar sikt. Sett Smygehuks fyr redan 45 minuter före kollisionen och även lagt märke till fyren i Trelleborg. Sedan kl 01.30 var Bojans fart knappt 8 knop. Lanternorna hade brunnit klart och inte varit avskärmade. De hade kontrollerats så gott som ideligen. Ombord på Bojan hade man hittills år 1941 inte använt avskärmningsanordningar vid Östersjöfart. Jungman Andersson stått utkik. Han hade 7-8 minuter före kollisionen avlöst matros Svensson som då tagit rodret. 2e styrman, i,67 meter lång, haft fullständigt fri utsikt från alla punkter på bryggan. En vägg med glasrutor till skydd mot regn och blåst fanns endast framför rorsmannens plats. I övrigt bara ett räcke runt bryggan. Sedan omkring 5 minuter före kollisionen uppehöll sig

BOJAN - BONITA I4.I0.4I

på bryggans STB-sida där han gått fram och tillbaka och haft fullständigt fri utsikt. Vid olyckstillfället hade han stått stilla. Hade mycket tydligt sett flera skeppslanternor på långt håll om STB. Det första han såg av Bonita var förtoppslanternan, sedan aktertoppslanternan och sidorlanternorna. Samtliga lyste mycket svagt. Jungman Andersson förmodligen upptäckt Bonita ungefär samtidigt. Bengtsson hört jungmannen signalera med skeppsklockan för att varsko om kollisionsfaran men hade då redan själv beordrat STB gir. Beordrat "hårt STB" i omedelbar anslutning till ordern om STB-gir. Bojan hann före kollisionen gira ungefär 3 streck STB. Bojan hade ångstyrning och brukade lyda roder väl. Kollisionen inträffade högst 40 sekunder efter det Bengtsson först upptäckt Bonita på ett par fartygslängders - c:a I50 meters - avstånd. Kollisionstidpunkten beräknats med ledning av att vaktombyte ägt rum kl 02.40. Klockorna i navigationshytten och i maskin visade troligen inte samma tid. Bonita rammats akter om midskepps och Bojan stäv hade blivit svårt skadad, speciellt på BB-sidan. Vinkeln mellan Bojans och Bonitas förskepp vid kollisionen utgjort c:A 80 grader. Kort efter kollisionen kom befh upp på bryggan och övertog befälet, varefter Bengtson hjälpt till med räddningsarbetet. Ögonblickligen vidtagit åtgärder att sätta BB båt i sjön men arbetet avbrutits då 2 män kommit drivande på en flotte på BB-sidan. Sedan dessa 2 räddats hade någon ropat från bryggan att STB båt skulle sjösättas. Så hade också skett. Bengtsson och åtminstone 5 man hade bemannat den. De olika åtgärderna vidtagits i omedelbar följd och troligen hade det endast förflutit ett par minuter mellan kollisionen och utsättandet av STB båt. I vart fall inte dröjt så länge som I5 minuter innan båten lagt ut. - Bojans fart 8 knop motsvaras av en förflyttning på 247 meter i minuten.

Ie maskinist Pettersson: Vakthavande i maskin tillsammans med smörjare Öhman. Klockan i maskin aldrig stämt riktigt överens med klockan i navigationshytten. Kollisionen inträffat så kort tid efter det backorder givits att maskinen inte hunnit göra mer än ett par backslag före kollisionen. Petterson gått upp på däck ett ögonblick men inte sett någonting och strax återvänt till maskinrummet.

Smörjare Öhman: Vakt i maskin från midnatt. Å svarta tavlan antecknat mottagna order och tiderna därför. Ej gått upp på däck efter olyckan.

Matros Svensson: Stått till rors från 02.40. 2e styrman gått fram och tillbaka på bryggans STB-sida. Så mörkt att Svensson inte kunnat se utkiken på backen. Sett åtskilliga lanternor från andra fartyg. God sikt. Endast sett Bonitas mycket svagt lysande BB-lanterna som troligen varit avskärmad Därefter hade även skrovet framträtt och omedelbart därpå kom kollisionen. Från rorsmannens plats inte möjligt att upptäcka Bonitas topplanternor.

BOJAN - BONITA I4.I0.4I

De hade på nära håll skymts bort av styrhyttstaket. Om Bonita haft ordentlig belysning skulle han sett Bonita tidigare. De båda orderna att gira STB hade givits i omedelbar följd och utförts som en enda manöver. Då Svensson först upptäckt Bonita befann hon sig ungefär ett streck STB om Bojan. Kollisionen kom ungefär en minut senare. Samtidigt med orderna om STB-gir hade från Bojans ångvissla givits backsignal med 3 korta ljud. 2 man på en flotte bärgats strax efter kollisionen. Därefter hade STB båt satts ut med Svensson och 4 andra av besättningen. Den hade satts i sjön 2-3 minuter efter kollisionen. Bonitas befh hade räddats efter det båten varit ute ungefär I5 minuter. Han anträffades ganska långt bort från Bojan och det hade dröjt en stund innan han förts ombord. Därefter hade sökandet efter de 2I saknade fortsatt till långt fram på morgonen.

Lättmatros Johansson: Stått till rors till ungefär 5 minuter före kollisionen då han avlöstes av Svensson. Vid olyckstillfället var Johansson framme i skansen sysselsatt med att elda i en kamin. Han hade därvid hört en signal från en vanlig visselpipa. Då han hört signalen ,som troligen givits av någon ombord på Bonita, gick han ut ur skansen och omedelbart därpå kom kollisionsbraket. Han var med i STB båt då denna sattes ut kort efter kollisionen,han kan ej ange tiden. Det hade inte dröjt så länge efter det att sökandet påbörjats förrän man hört nödrop. Ganska långt ifrån Bojan anträffades Bonitas befh Farup,svårt medtagen och blödande. Då han tagits upp hördes på återvägen nödrop från Bojans BB-sida varför livbåten gjort en lov dit bort, men den nödställde mässpojken hade då räddats ombord på Bojan.

Jungman Andersson: Utkik på backen sedan 5 minuter före kollisionen (han hade avlöst Svensson). God sikt. Klart och tydligt sett åtskilliga fartyg passera på avstånd. Bojans lanternor lyst klart. Först sett Bonitas BB-lanterna och då genast sprungit fram till klockan på backen och slagit signal. Gick endast några sekunder från det han upptäckt Bonita och fram till kollisionen. Med tvekan uppskattat avståndet till Bonita ,då han först fick syn på BB-lanternan, till c:a 20 meter. Först efter det han upptäckt BB-lanternan hade han kunnat urskilja själva skrovet. Han hade stannat kvar på backen men gripit tag i ett räcke för att kunna hålla sig kvar vid sammanstötningen. Märkt på farten att Bojan girat åt STB. Bonita träffades av Bojans stäv ungefär mitt för aktermasten. Andersson inte följt med i livbåten som satts i sjön omedelbart efter kollisionen. Sett att de lyst med ficklampa från livbåten. Sedan båten återvänt med kapten Farup hade den strax lagt ut igen varvid Andersson följt med. Sökandet fortsatt även sedan det ljusnat.

BOJAN - BONITA 14.10.41

Advokat Graaf upplyste att Bonitas lanternor varit avskärmade vid kollisionen.

KK memorial 28.11.41

Enär ingen av de 4 överlevande från Bonita tillhörde vakten på däck vid olyckstillfället, kan man icke med någon grad av säkerhet bestämma med vilken styrka deras navigationsljus brände. Dessa borde hava lyst med sådant klart sken som föreskrives i Internationella förordningen om undvikande av ombordläggning, men hava, enligt Bojans vakthavande styrman , icke siktats på mera än ett par hundra meters avstånd. Kollisionen inträffade på natten c:a 9 naut. mil i StO-lig riktning från Trelleborg, varför fartygen befunno sig på fritt vatten och icke inom något av de tyska minområdena där särskilda föreskrifter tillämpas med avseende på lanternornas avskärmning. Det torde ej heller råda något tvivel om att man av Bonitas befälhavares rapport bibringas den uppfattningen att han av missriktade säkerhetshänsyn seglat med avbländade lanternor under hela den pågående resan. Denna omständighet gör att Bonita helt , eller till största delen, måste hållas ansvarig för ombordläggningen. Man kan dock ifrågasätta huruvida behörig utkik hållits från Bojan och huruvida icke även Bojan därigenom i viss mån medverkat till kollisionen.

Exx Officio

Bo Bersgtröm

SKNEIII 214

BONITAS CREW LIST

* Befh Sigvald Johannes Farup, 21.11.99, Mylius Erikssens Allé 41, Hellerup.
+ 1e styrman Hans C.Nörholm Hansen, 23.4.06, Nordby, Fanö gift
+ 2e styrman Kristen P.Andersen, 29.4.06, Bondebyen, Marstal gift
+ 3e styrman Magnus Jensen, 14.2.02 Naesvaag, Färöarna
+ 1e maskinist Viggo B.Brendow, 27.9.99, Peder Hjorts Vej 1, Köpenhamn
+ 2e maskinist Adolf Schmidt Holm, 28.6.00, Backers Vej 99, -"- gift
+ 3e maskinist Kaj G.Hein, 11.1.17, Lundbys Gade 20, Aarhus
+ Telegrafist Victor C.Hjerting, 8.3.02, Ordrup Jagtvej 6A, Charlottenlund gift
* Timmerman Fritz G.Hansen, 1.10.10, Jyllandsgade 8, Horsens gift
* Matros ~~xxxx~~ Hans G.Busk, 19.9.19, Skyttegade 24, Köpenhamn gift
+ Matros Poul Grundsted, 6.6.17, Högholtsvej, Urhöj, Vejle gift
+ Matros Andreas J.F.J.Skou, 24.11.04, Ribersvej 24, Vejle gift
+ Matros Aage V.Nielsen, 31.10.12, Istedgade 21, Aalborg gift
+ Lättmatros Carl B.Jörgensen, 19.10.13, % Rode, Hobrogade 6, Köpenhman
+ Jungman Karl O.Hansen, 25.5.25, Mindebrogade 3, Aarhus
+ Elektriker John Harry Olsson, 7.6.14, Murergade 11, Helsingör

Forts

BOJAN - BONITA I4.IO.4I

Forts Bonitas crew list.

+ Maskinassistent Verner Olsen, I.I2.I8, Gerbrantsvej IO,Köpenhamn gift
+ Maskinassistent Börge J.Raagaard , 27.8.I6, Rubiconvej 3,Köpenhamn gift
+ Smörjare Elis C.Svensson, 4.I2.93, Nyhavn 40,Köpenhamn (Svensk) Gift
+ Smörjare Alfred Andersen, I8.IO.87, Hans Olriks Vej I4,Köpenhamn gift
+ Steward Oluf Worm, 8.6.93, Söndervangs Allé 20,Vejle gift
+ Kock Aage E.Jörgensen, I2.3.05, Sten Blickers Gade 4,Aalborg Skild
* Mässuppassare Bruno Hansen, 2.6.26, Lille Faergestr.I,Korsör Vänner
+ Kammerdreng Svend Aage Simonsen, I6.II.25, Bangade I, Korsör
+ Ungmand Erik H,Christensen, 29.7.22, Blands, Bandholm, Lolland

===

SKRIFTLIG INLAGA AV BONITAS BEFH FARUP

Ingiven vid Sö-&Handelsretten i Köbenhavn 3I.IO.4I

Fre IO.IO.4I avgick ms Bonita från Luleå destinerad till tysk Norsjöhamn med lastxx av järnmalm. Strax före midnatt I3.IO passerades Sandhammarens lysboj på mycket nära håll och kurs ändrades till rv 260°. Sedan Kåseberga passerats stod jag ännu en stund kvar oå bryggan med vakthavande 3e styrman Jensen,eftersom det var " nogen trafik". Vid 0I-tiden gick jag ner för att få ett par timmars sömn. Dessförinnan visade jag 3e styrman vår position i kortet och gav honom besked att såvitt möjligt följa de i kortet utsatta kurslinjerna och distanserna. Tvärs Smygehuk skulle kursen ändras till rv 235°, men om avståndet till fyren var det rätta, behövde han ej kalla mig då. Däremot skulle han underrätta mig så snart han siktat vaktfartyget vid Falsterbo och om intdx detta skett till 04.30 skulle han genast underrätta mig.Likaså skulle han genast underrätta mig om han var i minsta tvivelsmål om något eller om något oförutsett inträffade.Som vanligt skrev jag in dessa order nedtill i loggkladden. Jag väcktes av en kraftig stöt i fartyget,hoppade genast ur kojen, såg i farten att klockan var 03.48, varefter 3e styrman Jensen öppnade dörren och ropade:" Vi er blevet paasejlet! De idioter, de idioter!!" - Genom den halvöppna dörren såg jag emellertid samtidigt en glimt av Ie styrman NörholmHansen och av matros Grundsted vilka, så vitt jag förstod, var på väg över till STB-sidan där en av fartygets tre flottar var uppställd. I farten ropade Ie styrman ;" Vi synker! " , liksom matros Grundsted,som sade; " Vi synker,Kaptajn!" - I samma ögonblick slog framrusande vattenmassor igen dörren och i det jag insåg det hopplösa i att försöka öppna dörren emot vattentrycket ,sprang jag in i min hytt ,krossade den förliga rutan och fastän vattnet redan forsade in därigenom lyckades jag likväl pressa mig igenom hålet och på något vis ta mig klar från fartyget som redan var långt under havsytan. Nästan medvetslös kom jag till sist upp till ytan där jag fick tag i en

BOJAN - BONITA I4.IO.4I

lucka och lite senare en åra, och då jag återhämtat mig lite såg jag det andra fartygets lanternor och ett kraftigt bloss som jag antar kom från en livbåt i färd med att genomsöka farvattnet och hjälpa andra nödställda från Bonita.Då jag utgick ifrån att hjälp var mera av nöden för andra - jag hade ju en lucka att hålla mig i - så ropade jag inte på hjälp,utan försökte så gott det gick spana och lyssna efter andra. Efter en stund fick jag klart för mig att det kraftiga blosset, som var c:a 200 meter borta, inte ändrades i förhållande till det andra fartygets lanternor och då jag dessutom började få krampanfall och köldrysningar, så ropade jag på hjälp.Kort därpå såg jag ljus från en båt som jag med olika tillrop dirigerade i rätt riktning mot mig. Upptagen i livbåten fick jag veta att bara 2 andra hade räddats och då jag kom ombord i det andra fartyget,som visade sig vara Bojan av Simrishamn, hjälpte de två räddade, timmerman Hansen och matros Busk, mig in i värmen på maskintoppen och senare ner till Ie maskinistens hytt ,där jag iförd varma underkläder blev lagd till kojs och fick händer och armar ,som var svårt sönderskurna, förbundna. Jag bad Bojans besättning att undersöka hela farvattnet och sade att vi hade 3 flottar mot vanligtvis 2 och jag anmodade mina egna män att lyssna och spana efter andra. Så snart jag något återvunnit mina krafter ,lånade jag kläder och gick upp på bryggan för att hjälpa till med eftersökningarna.Det fanns dock inget levande att se och höra. Bara en massa vrakspillror såsom luckor,plankor, baaddaeksler etc kunde skönjas i mörkret drivande runt omkring. Bland vrakgodset flöt de 3 flottarna av vilka den som stått på fördäck var skadad. Bojans livbåt rotts till alla tre flottarna men ingen fanns på dem. Bonitas skadade motorbåt,flytande med kölen i vädret, togs ombord för att vi skulle vara säkra på att ingen fanns under båten. Efter ännu en tids lönlösa efterforskningar gick Bojan med intryckt stäv med halv fart till Trelleborg där jag så snart sig göra lät telegreferade till mitt rederi och underrättade det danska vicekonsulatet i staden. Sedan fördes jag och mässuppassare Bruno Hansen,som tagits upp direkt av Bojan straxx innan jag kom ombord ,till sjukhuset för omplåstring och undersökning. Ingen blev dock inlagd men Bruno Hansen måste senare gå till sängs på hotellet och en tillkallad läkare konstaterade lite feber och skrev ut medicin.Genom konsulatets försorg försågs vi med kläder och efter att ha talat med rederiet reste timmerman Hansen,matros Busk och jag den I5.IO till Köpenhamn, medan mässuppassare Hansen,som ännu hade feber,kvarlämnades med läkartillsyn på hotellet i Trelleborg. Om orsaken till olyckan kan jag intet säga, men jag måste påpeka att jag känner mig helt och fullt övertygad om att 3e styrman Jensen varit på sin plats och inte företagit sig något "forkert". Jag är helt övertygad om

BOJAN - BONITA I4.IO.4I

att fartygen fram till kort före kollisionen styrt kurser som skulle ha tagit dem klara av varandra ,ty i annat fall skulle styrman Jensen,som var mycket pålitlig och samvetsgrann på sin vakt, ha givit signal med visslan , morserat med morselampan,som var mycket kraftig och alltid stod klar till brukl eller strax ha låtit kalla på mig genom talröret från bryggan till min hytt. Jag drar mig inte för att förklara,att jag på styrman Jensens vakter kände mig likja lugn som när jag själv var på bryggan. Jag visste att om han kände minsta tvivel av en eller annan orsak,så skulle han ögonblickligen underrätta mig. - Bonita förde avskärmade lanternor och avskärmxningen hade utförts av maskinisterna enligt utsända skriftli[ga] instruktioner. Jag hade påpekat för 2e maskinisten Schmidt-Holm,dom förestod arbetet, att ljusspringorna under inga omständigheter fick göras mindre än föreskrifsmässigt och dessutom insattes 40-Wattslampor i lante[rn]orna mot de vanliga 25-Wattslamporna. Jag har själv många gånger i Holtenau sluss, d å jag rundat stäven för att komma till kontoret där seglingsinstruktionerna utlämnas, övertygat mig om att alla lanternor brunnit klart. - Utan att jag frågat om det sade en av Bojans officerere till mig, för övrigt medan matros Busk och timmerman Hansen hörde på, att " Jag förstår inte varför vi (Bojan) inte gick klar av Bonita. Vi såg ju både akterlanternan och " skaeret fra hytten agter." - En annan officer på Bojan uttryckte sin förargelse över att man inte låtit sjösätta en båt förrän man hört mina rop på hjälp.Han påtalade det i Bojan,ja,kom till och med med en utskällning. Jag kan om nödvändigt namnge och utpeka dessa två officerere. Det kraftiga ljus jag sett medan jag låg i vattnet kom från de[n] timmerflotte de två av däcksfolket räddat sig på .Det var det föreskriftsmässiga blosset. Timmerman Hansen ochmatros Busk förklarar att de väcktes av den kraftiga stöten och rusade upp på däck direkt från kojerna, if[ör]da bara underkläderna.Då forsade vattnet redan in över akterdäcket bbbgh och de störtade uppppå rufftaket och hoppade upp på flotten som stod där osurrad, och nästan genast spolades bort. De hade lagt märke till när de kom upp att akterlanternan lyst klart men strax därpå slocknade allt ljus. Då de kom upp på däck befann sig Bojans stäv på Bonitas BB-sida i höjd med poopdäckets förkant och x vinkeln mellan de båda fartygens diametralplan var I40-I50 grader. Flotten drev genast tätt förbi Bojans sida och de fick sig tillkastat en ände med vilken de klättrade ombord. Mässuppassare Hansen minns inte mycket. Han var i kollisionsögonblicket på väg upp till bryggan och menar att han spolats ut genom ett av fönstren på förkant av undre bryggan .Bojans vakthavande styrman sade senare till Busk och timmerman Hansen att han hade sett båda sidolanternorna på Bonita men då var det för sent. Jag vill gärna framhålla att detta varit helt omöjligt.Bonita rammades nämligen på BB-sidan,antagligen alldeles på akter-

BOJAN - BONITA I4.I0.4I

ksnt av båtdäcket, och i en vinkel på c:a 90.

Köpenhamn I5.I0.4I

F.B.Hansen H.Busk S.J.Farup
Tömmermand Matros Förer

Söforhör nr 69/I94I. Fremlagt i Sö- og Handelsretten den 3I.I0.4I

BONITAS MÄSSUPPASSARE BRUNO HANSEN

Berättelse vid Sö-og Handelsretten,Köpenhamn, dem 3I.I0.4I
Uppläst efter skriftligt protokoll från Trelleborg I9.I0.4I

Han purrades akter kl 03.I5 och gick midskepps. Vädret var klart, mörkt och stilla. Han dukade bordet i mässen och gick c:a 03.40 in och purrade 2e maskinist Holm pch maskinassistent Raagaard. På väg till dem hör han att maskintelegrafem ringer och märker att huvudmotorn stoppat. Cirka en minut efter det motorn stoppats märkte han kollisionsstöten. Fartyget skakade. Han såg att kocken, som ochså utpurrats kl 03.I5 och matros Nielsen,som hade vakt, sprang upp på båtdäck. Själv sprang han ut ur STB maskingång och såg då han kom ut på däcket Bojan på Bonitas BB-sida ungefär tvärs aktermasten med stäven pekande något föröver - nästan tvärs. Han såg kocken och matros Nielsen stå vid motorbåten på BB sida och nästan samtidigt kom Ie styrman upp från sin hytt och 3e styrman ner från bryggan,den sistnämnde ropade flera gånger;" De idioter!" Samtidigt härmed vällde vattnet in över båtdäcket akterifrån när akterskeppet sjönk under ytan och alla som var på båtdäck sköljdes av vattenmassorna in under bryggan. Han tror själv att han kastats ut genom ett av fönstren på undre bryggan. Han sögs först med fartyget ner, hur långt vet han inte, men märkte plötsligt att han steg uppåt och då han kom upp till ytan fick han tag i en lucka som han kravlade sig upp på som flythjälp. Han hörde ingen ropa och såg inget av de andra. Han anser att han låg i vattnet i c:a 45 minuter.Luckan han klamrade sig fast vid drev längs Bojans sida och han ropade på hjälp och blev observerad från Bojan.Någon kastade ut ett rep till honom och han halades därefter längs fartygssidan och hjälptes ombord. Strax innan han togs upp hörde han ropet " om styrbordx" ochfick senare veta att det var kapten Farup som ropat detta. Han hade inte hört några signaler varken från Bojan eller Bonita. Då han kom ut från maskingången och såg Bojan om BB såg han ljus genom ventilern i bogen och andra ljus från Bojan.Från det han märkte kollisionsstöten och till Bonita var under vattnet anser han att det inte kan ha gått mer än en minut.

Bruno Hansen

BOJAN - BONITA I4.I0.4I

SJÖFÖRKLARING I KÖPENHAMN 3I.I0.4I kl I0.30

Från D/S A/S Dania infunnit sig skeppsredaren konsul Chr.Andersen,Amaliegade 33,Köbenhavn, tre avdelningschefer ocn en jurist.
Från Marinministeriet örlogskaptajn Rasmussen.
För rederiAB Meteor i Simrishamn och försäkr.AB Ocean advokat Westman, Höyesteretssakförer Schiörring och kapten Mikkelsen.
För tyska lastassuradören Nordstern kapten Kjersgaard mfl
Befh och mässpojkens rapporter upplästs.
Befh Farup: Bonita förde avskärmade sidolanternor, avskärmade topplanternor och en avskärmad akterlanterna. Avskärmningen utförts enligt Handelsministeriets kungörelse av den I8.8.4I,punkt A. Till avskärmining hade använts 2 zinkplåtar utan förbindningar emellan. Uteslutet att de kunnat förskjuta sig. Vid avgång c:a 6.I0 från Holtenau fick befh av tyskarna tryckta förhållningsorder beträffande lanternornas avskärmning vid gång i de minfria lederna som är utmärkte med vaktskepp och bojar. Befh ansåg att farvettnet där kollisionen skett var en sådan tvångsväg, men av säkerhetsskäl hade han hela resan gått med avskärmade lanternor, även utanför " tvangsfarvandet." Lanternorna tänts vid mörkrets inbrott och befh själv sett innan han gick ner vid 0I-tiden att topplanternorna brunnit klart. 3e styrman haft order att gå med full fart ,9,5 knop, det vill säga normal farti fint väder. Vakten bestod av 3e styrman ,rorsman, en utkik på backen och en fritörn.Då kollisionen inträffade hade Bonita ännu inte passerat den första röda bojen på vägen mot vaktskeppet.
Timmerman Hansen: Låg till kojs vid kollisionen sedan kl 2I och hade inte lagt märke till lanternorna.
Matros Hans Busk: Haft vakt kl I9-24 och därunder stått på backen 2I-22. Då brann topp-& sidolanternorna klart. Då han gick ner kl 24 sett att akterlanternan brann klart.
Mässuppassare Hansen: Bekräftat sin tidigare avgivna berättelse.
Befh på frågs upplyst att Bonita varit lastad till FW-märkena med 5490 ton järnmalm och hade gott och väl i00 ton dieselolja i tankarna.
Bonitas hemort var Vejle.

BOJANS besiktningi Trelleborg

Fre I7.I0.4I när förrummet var utlossat besiktigades Bojan ånyo i Trelleborg och kollisionsskottet befanns vara tätt , men för att få tillstånd att gå till reparationshamn måste skottet först uppstöttas och reservankaret shacklas till BB kätting som dras genom klyset i stänkplåten på backen varpå ankaret surras med manillatrossar på BB bog.
Mån 20.I0 fick Bojan tillstånd att med eskort av bärgningsångare och i

BOJAN - BONITA I4.I0.4I

gott väder avgå till Sölvesborgs varv. Ons 22.I0 avgick Bojan assisterad av en av Röda Bolagets båtar till Varvet som åtagit sig att på 2I löpande dagar för 76600 kr reparera stävskadorna. Reparationen var klar lör I5.II. Lasten lossats i Trelleborg.

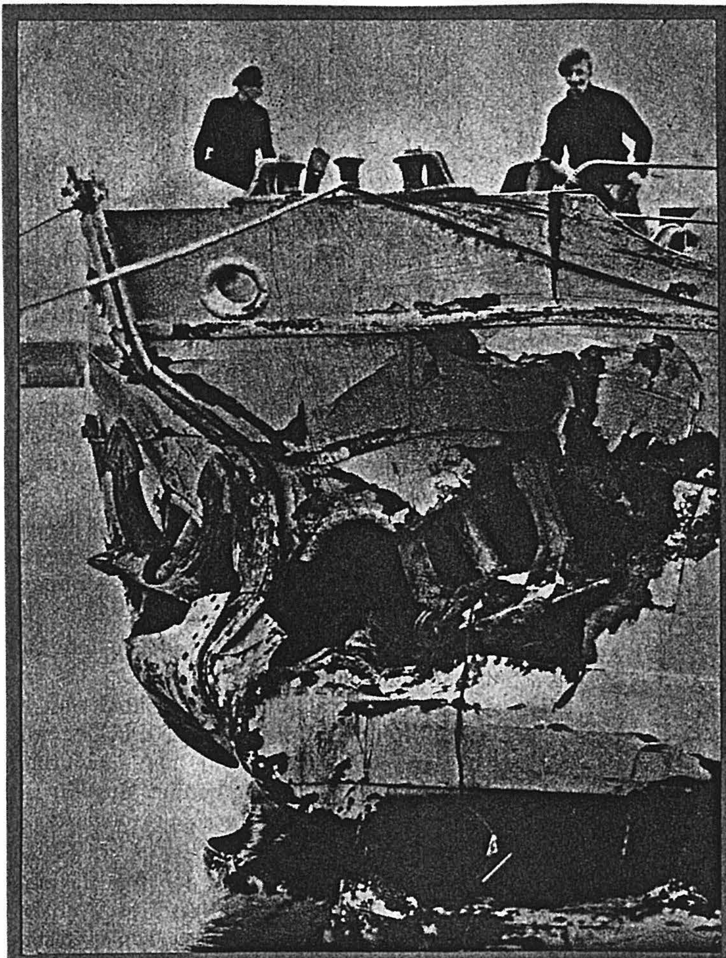
50% KRIG

Försäkrings AB Aegir i Stockholm fick I8.I2.4I telegram från Bonitas rederi och assuradörer att de inte ville resa skadeståndskrav mot Bojan och att Dansk Krigsforsikring beslutat delning 50/50 mellan krigs - och civilassuradörerna. Till följd härav beslutade SKN den I9.I2.4I delning med 50% på vardera SKN och Ocean i Gtbg .
SKN 7.I.42 till Ocean utbetalat 49I8I:3I.
Rederiets generalräkning till SKN I.I2. 4I slutade på 987I5:49 (varav 9II90;- till Sölvesborgs varv.

Egna noteringar

Flaggan på halv stång

Ingen i Trelleborg visste något om en kollision ute till havs då Bojan kom in till hamnen kl 08 med flaggan på halv stång och förskeppet krossat så att båda bogankarna tryckts in i piken. Båtsman John Olsson vid lotskontoret hade då han kl 02 var ute för att avlämna en lots till ett annat fartyg mycket väl kunnat se 9 sjömil ut till havs men att en kollision inträffat fick lotsarna reda på först då Bojan kom in. De fyra räddade avreste den I5.I0 från Trelleborg över Malmö till Köpenhamn sedan danske konsuln försett dem med kläder och respengar. Kapten Farup hade båda händerna och armarna i bandage på grund av de skärsår han fått då han krossade hyttfönstret för att komma ut.



Bojan den I5.I0.4I

BOJAN - BONITA I4.I0.4I

Historik

Lastångare på I272 brton byggd I905 vid Helsingörs Jernskibs-& Maskinsbyggeri i Helsingör av stål. (ExxEstrid,Selandia) L. 68,i B I0.6 Tillhörig red AB Meteor (A.Christensen) i Simrishamn. Inköpt I923 från Danmark. 650 ihkr. Befh I923-29 Emil Gram,Simrishamn. Den II.I.33 då Bojan låg i Trelleborg inträffade en våldsam gasexplosion i maskinrummet varvid en smörjare brändes till döds. Han hade rengjort en fotogencistern med bensin och skulle sedan kontrollera sitt jobb genom att lysa i tanken med en karbidlykta. Övriga data se Bojan I2.6.42.

Minsprängd I2.6.42

Bojan minsprängdes den I2.6.42 och kondemnerades. Se I2.6.42

INGEREN 15.10.41

250 kilos blindgångare i köket lämpades överbord.

Rapport

8.10.41 Avgick Kramfors destinerad till Rotterdam via Holtenau. Rumslast 1622 famnar massaved. Däckslast 462 famn. massaved till 4,88 meters höjd F och 2,74 meters höjd A. Surrad med kättingar. Djupg F.22'11"- A.24'5'' 38 ombv samt Begleitungsofficer och 3 marinsoldater som ballongbetjäning. Bombskadad ons 15.10.41 kl 10.48 utsidan Borkum. NNW 8, medelhög sjö, regn, dålig sikt. Befh och utkik på bryggan. Ingen skadad. Div skador på båtdäck och i köket.

Rotterdam 18.10.41
P.Liljebladh
Befh.

Journal

Ons 8.10.41 kl 16.05 kastat loss och avgått från Kramfors dest. t Rotterdam. Mån 13.10 03.20 anlänt till Brunsbüttelkoog sluss.Inkommen i slussen meddelades att Ingeren skulle erhålla spärrballong och 3 ballongskötare. 04.55 avgått från slussen med lots ombord. 06.30 ankrat på Elbe i väntan på order.
Tis 14.10 05.45 lättat ankar och fortsatt resan med lots ombord. 07.15 passerat Cuxhaven och fått kontrollofficer ombord. 08.39 lämnat lotsen vid Elbe 2 och styrt i konvoj. Vind SW-NNw, styrka 4-8, växande sjö.
Ons 15.10 kl 08.30 på grund av stormigt väder konvojbefh beordrat konvojen att vända och gå in till Borkum. Kl.10.48 konvojen angripen av 3 bombplan. Ett riktade sitt anfall mot Ingeren och fällde 5 bomber,varav 2 föll i vattnet på backens BB-sida, en i vattnet mitt för bryggan om BB, en akter om fartyget och en, vilken ,efter att ha slagit igenom crossbunkerluckan och järnskottet till köket, blev liggande under spisen utan att explodera. Bomben omhändertogs och kastades överbord. Inget läckage konstaterat vid upprepade pejlingar av tankar och rännstenar. - Den senare bomben har åstadkommit följande skador: å båtdäck fallrepstrappan sönderslagen, trä- och järnskydd runt skorstenen betydligt skadade, trålämmarna till crossbunkerluckan sönderslagan, järnskottetmellan övre bunkerrummet och köket uppfläkt, samt köksspisen och invantarier i köket svårt skadade.

Ombord den 18.10.41
P.Liljebladh

Maskindagbok

ons 8.10 tagit upp ångan och gjort klart för avgång kl 15.30
Varierande fart och manövrar, full fart kl 16.47
Mån 13.10 passerat Brunsbüttel sluss 03.25-03.26, full fart 05.05,sakta fart 06.23, varierande fart o manövrar.Stopp och väl m maskin 06.41
Gått till ankars i Cuxhaven 06.41

forts

INGEREN 15.10.41
Forts maskindagbok

Ons 15.10 varierande fart och manövrar i konvoj. Mellan kl 10.20 -10.50 träffades fartyget av en flygbomb som ej exploderade. Stopp och väl i maskin kl 14.07, gått till ankars.
Tors 16.10 Avgått från ankarplatseb 08.30, gått i konvoj hela dygnet.
Fre 17.10 Fått lots ombord 09.40-10, varierande fart o manövrar, stopp och väl i maskin 12.41

Ombord 22.10.41
Befh.

SKNEIII 215

Sjöförklaring 23.10.41 på konsulatet i Rotterdam

Inga bisittare. Förhöret inletts 10.30. Konsul J.E.Rosenberg

Befh: Konvojen bestod av 8 handelsfartyg.Ingeren gick först i yttre (BB) kolonnen.Fartyget hade hemlandets namn i manshöga bokstäver på båda sidorna ävensom nat.märken målade på 3 ställen på sidorna.Livbåtar och flottar voro på sina platser, brandslangar kopplade och utlagda midskepps och akter. Fartyget var ej lastat till lastmärkena. Planenen antagligen brittiska. Disig luft och låga moln vid anfallet. Det var en 250 kg-bomb som hamnat i köket. Alla 3 styrmaäänrn, Ie maskinist Hörup, eldare Nilsson, mässuppassare Cooper samt de 3 tyska ballongskötarna gingo under befh tillsyn in i köket och avlägsnade bomben, som låg under spisen samt bar ut densamma och släppte den överbord. Det var kraftig eld i spisen på grund av matlagning så att det var stor fara att bomben skulle explodera och det var med livsfara som den omhändertogs. Besättn. under anfallet uppfört sig mycket lugnt.

2e styrman: Vakt på bryggan kl 08-12. Befann sig på STB-sidan kl10.48 då anfallet skedde. Förutom han var den tyske konvojofficeren och rorsman Rydén på bryggan då 2e styrman observerade 3 plan som kommo fram ur ett moln obh styrde vinkelrätt mot konvojen. Konvojofficeren antog att det var tyska plan. Då planen voro rätt för Ingeren vände de ,men ett av planen styrde rätt mot fartyget och fällde sina bomber i brygghöjd. 2 bomber föll i vattnet föröver utan att explodera. Från styrhytten kunde man inte se att en bomb fallit i köket men på befh order undersöktes skadorna och befanns bomben ligga under spisen. Den vägde 500 pund. Arbetet att få loss den och lämpa den överbord utfördes av 8 man. Alla ombord tog saken lugnt och ingen försökte gå i livbåtarna. Bomber fälldes även mot övriga fartyg i konvojen men tydligen utan resultat ty alla fartygen fortsatte resan.

Ie maskinisten: Frivakt. Satt i hytten då han hörde smällandet och genomslaget av bomben. Då han öppnade hyttdörren,som ligger mitt emot eldrumsuppgången,så han flisor och rök som kom ner på översta eld-

INGEREN 15.10.41

rumsgretingen. Han klättrade ner i eldrummet och konstaterade att ingen skadats. Såg att överplåtarna till mellanboxen och kabyssen var skadade, och då han öppnade BB kabyssdörr var allt därinne mycket ramponerat och låg huller om buller. En tysk marinsoldat kom in genom STB dörr och pekade ut en stor bomb som låg under den uppeldade spisen. Ie maskinisten var med och baxade fram bomben som var försedd med påskriften "Ein gruss vom mr Churchill" och kastade den överbord.

Lättmatros Rydén: Stått till rors högst 10 minuter i styrhytten då han iakttog ett plan komma rätt förut mot Ingeren. Han såg inte några nationalitetsmärken på planet men det fällde 2 bomber som föll i vattnet på BB sida av bogen. Alla var lugna ombord. Ingen begivit sig till båtarna som var utsvängda.

KK(H) vol 25 Crew List

Befh Pontus Emil Liljeblad, Berghem, Mölnlycke, 29.11.87 Ekeby (11.11.40)
Ie styrman John Einar Forsberg, Göteborg, 23.9.05
2e styrman Carl Olof Hansson, Göteborg, 29.10.05 Gtbg (12.11.40)
3e styrman Bernt Olof Rune Berlin, Käringön, 19.8.15
Chief Gustav Oscar Alexius Johansson, Mölndal, 2.7.85
Ie maskinist Emil Allan Nestor Hörup, Malmö, 3.10.10 Malmö (19.11.40)
2e maskinist Sigfrid Herman Gustafsson, Gtbg, 6.12.12
3e maskinist Nils Olof Nilsson, Gtbg, 17.12.99
Stuert Hilmer Filip Kjellgren, Göteborg, 25.7.94
Ie kock Karl Gustaf Olsson, Morlanda, 18.4.08
2e kock Harry Josef Natanael Johansson, Gtbg, 20.3.11
Salongsuppassare Lars Hilding Severin Nilsson, Gtbg, 13.8.04
Mässuppassare Bengt Wilhelm Cooper, Göteborg, 8.3.21
Båtsman Karl Adolf Victor Jansson, Gtbg, 17.11.87
Matros Ewald Walter Johansson, Tölö, 28.11.14
Matros Berthold Hjalmarsson, Gtbg, 9.10.08
Matros Knut Isidor Bjurström, Västra Färnebo, 13.1.94
Matros Karl Einar Andersson, Norrtälje, 7.2.95
Lättmatros Olof Oscar Eskil Rydén, Häverö, 29.7.16 Häverö (21.2.41)
Lättmatros Hans Fredrik Bystedt, Gudmundrå, 6.4.95
Lättmatros Nils Erik Andersson, Sthlm, 25.2.17
Jungman Karl Erland Larsson, Hållnäs, 7.8.22
Jungman Nils Lennart Jönsson, Tosjö, 13.6.22
Donkeyman Karl Gustaf Axel Persson, Härnösand, 1.1.08
Smörjare August Herman Karlsson, Sthlm, 3.6.81 (Invalidränta fr.o.m 15.10.41) se sid 7
Smörjare Karl Evert Jansson, Sthlm, 21.8.06
Eldare Göran Andersson, Västra Frölunda, 12.7.97

forts

INGEREN 15.10.41

Crew list forts

Eldare Fritz Ivan Nilsson, Malmö, 29.6.04
Eldare Axel Fabian Lindblom, Njurunda, 13.1.01
Eldare Otto Sigvard Rådén , Sthlm, 22.12 15
Eldare Gustaf Albin Elis Ottoson, Kalmar, 9.4.11
Eldare Tord Oscar Backström, Avesta, 2.12 14
Eldare Albert Olsson, Göteborg, 17.8.08
Eldare Wilhelm Evert Wilhelmsson, Mölndal, 5.7.13
Eldare Erland Walter Lundin, Fryksände, 28.2 15
Lämpare Arvid Bäckström, Sthlm, 15.6.02
Lämpare Karl Anton Kullman, Härnösand, 21.8.11
Lämpare Erik Filip Hallberg, Farstorp, 19.3.15

Begleitungsoffizier und 3 ballongskötare

KK memorial 8.12 41 Ej för publicering

Nr 241 H

Orsak, Bombanfall ex officio Bo Bergström

Brev nr 61, från befh till rederiet, Rotterdam 18.10.41

Betrf. bombskador under resan HEMLIG

Då ss Ingeren anlände till slussen i Brunsbüttelkoog meddelades att fartyget skulle erhålla en spärrballong som skydd. Ballongen togs ombord och riggades upp under utresan från slussen. Till ballongens skötsel medföljde 3 man från WHm. -Konvojen samlades och resan anträddes till Rotterdam. Under resan bvar mycket dåligt väder med storm och regn. Kl.15.10. kl 10.45 uppenbarade sig plötsligt 3 bombplan vilka angrepo olika fartyg, endast Ingeren träffades. Ett plan kom förifrån och tog BB sida, antagligen bringad till det för spärrballongen som var fastgjord på förmasten. Planet släppte 2 bpmber som föll i vattnet på BB sida av backen, en som föll tvärs bryggan i vattnet, en som föll akter om rodret i vattnet och en som föll på fartyget strax på BB sida om skorstenen. Den senare bomben slog igenom träskyddet vid skorsten, slog där sönder fallrepstrappan samt en vid skorsten placerad kamin. Bomben gick vidare genom plåtskyddet vid crossbunkern och slog sönder trälämmen till luckan samt luckpresenningen. Bomben fortsatte sedan genom skottet mellan bunkern och köket, vilket skott blev helt uppslitet, ramponerade bänkar, skåp, spisen och inventarier i köket samt blev liggande under spisen utan att explodera. Kökspersonalen höll på med middagsmaten varför det var stark eld i spisen. De hade lyckligtvis tillfälligt gått ut i gången och undgick därför att skadas. An-

INGEREN 15.10.41

fallet kom så plötsligt att alarm ej hann att ges förrän allt var över. Eftersom ingen explosion inträffat ,måste bomben finnas kvar ombord, och blev nu omedelbart eftersökt samt funnen under spisen. Det var en bomb på 500 pund (lbs), vilket stod på den,och således svår att transportera. Den hade fastnat under spisen,som sjunkit av skadorna,varför spett måste anskaffasatt bända upp spisen med. Jag lämnade bryggan till den tyske officeren och fick styrmännen med samt de tyska WHm-männen som skakunniga.Försiktigt rullades bomben fram under spisen,varefter vi bar ut och släppte den överbord. Det var kraftig eld i spisen och proppen till tändanordningen på bomben var delvis utgängad,varför stor risk förexplosion förelåg .Skyddshylsan jämte luftpropellern till nyckeln som gängar ur proppen för tändningen hittades senare. Tydligen hade bomben fällts på för låg höjd så att tändmekanismen ej hunnit iordning. Planet flög i brygghöjd. Besättningen uppförde sig berömvärt och utan någon sorts panik. De som medverkade till att avlägsna bomben från fartyget ,vars namn bifogas, borde belönas i en eller annan form. Utan deras mod och rådighet hade sannolikt en stor olycka kunnat inträffa. Den tyske officeren begärde namnen på nämnda personer och skulle inlämna en rapport till tyska överkommandot med rekommendation för erkännande. Spärrballongen slet sig loss i stormen och gick förlorad. En annan svensk båt ssVirginia av Jonstorp,hade även en ballong som slet sig loss. Att ballongen gjorde sin tjänst visade tydligt bombplanens taktik att hålla sig på sidan och söka snedda över aktern. Ballongen var på c:a 200 meters höjd,varför dess vajer var farlig för planen. Efter ankomsten till Rotterdam anmäldes skadorna till assuransens ombud och denne har varit ombord och besiktigat. Assuransen beslutade att reparation skulle företagas här, och firman, som han överlämnat reparationen till, har garanterat att allt skulle utföras under tiden fartyget lossar och lastar. Lossningen påbörjades 18.10 och det har utlossats c:a 550 famnar xxxxxxxx under dagen. Det har visat sig under resan att den lastmängd som lastades var tillräckligt tilltagen för fartygets stabilitet.Med vind på sidan har fartyget fått rätt kraftig slagsida trots att alla tankar voro fyllda med vatten.Kolkvantiteten är, efter det övermaskinisten gått igenom boxarna, nu 76 ton kvar. Med kännedom om vad som förbrukats under den nu slutförda resan säger man sig behöva 500 ton då fartyget går härifrån och kommer då att taga c:a 450 ton bunker här.Bunkerkolen skulle då normalt och med lämplig marginal räcka tillbaka till Holtenau på utresan.

Namnen på de som avlägsnade bomben

Ie styrman John Einar Forsberg, 2e stryman Carl Olof Hansson, 3e styrman Bernt Olof Rune Berlin, Ie maskinist Emil Allan Nestor Hörup, eldare Fritz Ivan Nilsson och mässpojkem Bengt Wiljelm Cooper.

HEMLIG

INGEREN 15.10.41

Brev Svenska Orientlinjen till Statens Trafikkommission, Gtbg 30.10.41

Så som förut meddelats Trafikkommissionen, utsattes ss Ingeren för bombanfall av engelska flygare under resan mellan Brunsbüttelkoog och Rotterdam den 15.10 d.å. Vi hava nu erhållit rapport över händelsen, vilken härmed bifogas i original . Vi taga för givet att Trafikkommissionen låter innehållet i rapporten delgivas svenska marinen och UD, och eventuella övriga myndigheter, som kunna vara intresserade därav, i enlighet med eget bestämmande. Vi bedja få understryka befh framställning, att de som medverkade till att avlägsna bomben från fartyget, borde belönas i lämplig form. Därvid bedja vi få påpeka att enligt rapporten befh var den som ledde arbetet med bombens avlägsnande. Det synes oss som om därför befh i främsta rummet borde ifrågakomma beträffande ett dylikt erkännande.

Svenska Orienlinjen

Statens Trafikkommission till KK, Sthlm 9.12.41

Översänt avskrift av följande skrivelse från tyske marinattachén i Stockholm till Chefen för Sjöförsvarets Kommandoexpedition:

Deutache Gesandtschaft
Marineattaché
B nr. 3168/41

(H)

Stockholm 3 december 1941

An den Chef der Sjöförsvarets Kommandoexpedition
Herrn Kommendör M.E.Giron
Storkyrkobrinken 7
Stockholm

Lieber Herr Kommendör,

Bei einem feindlichen luftangriff am 21.10.41 ist der Schwedische Damf. Hilda in der Nordsee durch eine Bombe schwer getroffen und xxxxxxxxxxx anschliessend gesunken. Der D. Ingeren wurde auf der fahrt von Cuxhaven nach Rotterdam am 15.10.41 bei einem Flugzeugangriff durch eine Bombe, die als Blindgänger inder Kombüse stecken blieb, getroffen. Aus den berichten der Begleitoffiziere dieser beiden Schiffe geht hervor, dass bei und nach den angriffen die besatzungen sich in jeder weise mustergültig benommen haben und alle massnahmen getroffen worden, um den Dampfer Hilda nach möglichkeit zu retten. Bei der beseitigung des Blindgängers auf dem Dampfer Ingeren unter schwierigsten verhältnissen, haben sich unter freiwilliger einsatz nach dem bericht des Begleitoffiziers folgende besatzungsmitglieder des Dampfers besondrs ausgezeichnet:

I Steuermann J.E.Forsberg
2 steuermann C.O.Hansum
3 steuermann B.O.Berlin
I maschinist E.A.Hörup
Heizer Fritz Ivan Nilsson
Messejunge Bengt Wilhelm Cooper

forts

INGEREN 15.10.41

Ich möchte nicht verfehlen, Sie von dem mir vom Oberkommando der Kriegsmarine mitgeteilten sachverhalt in kenntnis zu setzen. Das anerkennungswerte verhalten der Kapitäne und der Besatzungen der beiden Schwedischen Schiffe hat einen ausgezeichneten eindruck hinterlassen. Ich darf ihnen anheimstellen,dieses der Reederei bekannt zu geben. VonnDeutscher seite aus würde eine veröffentlichung in der Presse mit anerkennenden Worten vorgenommen werden können, wenn dieser veröffentlichung von Schwedischer seite aus keine bedenken entgegenstehen. Für eine benachrichtigung hierüber wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Mit besten persönlichen grüssen

Ihr

Wahlert

-KK förordat belöning 30.12.41

KK sjötekniske konsulent, Sthlm 30.12.41, i vördsam promemoria (Ej för publicering) hemställt om att KK ville för deras rådiga handling, vilken sannolikt räddat fartyg och last, utverka belöning i form av medalj i Guld med inskriptionen " För mod och rådighet till sjöss i farofylld tid." "Under förutsättning at befh, sjökapten Pontus Liljebladh, själv övervakat och lett arbetet med bombens oskadliggörande , och på så sätt genom ett djärvt och beslutsamt uppträdande verksamt bidragit till bragdens utförande, får jag hemställa om att han tillerkännes Kollegii stora silverpokal med tjänlig inskription. I detta sammanhang måste också framhållas att de av det tyska ballongmanskapet som bistodo med råd och upplysningar, på ett förtjänstfullt sätt skiljt sig från sin påtagna uppgift.

(Godkänts i konselj 30.4.42) Ex officio

Bo Bergström

Förtigna enskildheter: En smörjare blev invalid

I Akt VII ac, M-Byrån, Riksförsäkringsanstalten, uppges att smörjaren August Herman Karlsson,Sthlm, har fått ut invalidlivränta från och med den 15.10.41 (han var på Ingeren). Vid samma tillfälle uppgives befh Pontus Emil Lijeblad, Mölnlycke, ha lyft 1611:- kr i sjukpenning och 273:89 för läkarvård i samband med bombningen av Ingeren 15.10.41 Även chiefen Johansson måste uppsöka läkare.

SKN EIII 215 Telegram Befh i Rotterdam t.rederiet 17.10.41

(Aväsmt kl 18.55.) Ingeren freitag 14 uhr eingetroffen loeschbeginn samstag 8 uhr waehrend reise geringen bombenschaden kombeuse bekommen keine toten oder verletzten. eilbotenbrief folgt = Liljeblad

INGEREN 15.10.41

Report of survey

Skadorna inspekterats 18.10.41 i Rijnhaven,Rotterdam, av J.H.Meyer & J.de Jong (SÅAFS repr) som fastställt de plåtskador bomben orsakat på sin väg ner i köket. Reparationerna utfördes under lossning och lastning av mr D. van der Wetering till en kostnad av Fl. 1947:- Dessutom en hel del nyinköp av förstörda presenningar, 6 bunkerluckor, ett skylightcover i tre delar för maskinskylightet, ett träbord med 2 lådor i köket, 3 dörrar i köket, mm I köket måste följande nyanskaffas: 18 mattallrikar, 18 sopptallrikar, en skärapparat, 20 koppar, 4 uppläggningsfat, 8 stekpannor, en emaljerad hink, 2 emaljbrickor, 2 kastruller, en vattenrörledning med kr.n. - Den 2.11.41 skadades Ingeren svårt vid ett nytt bombanfall och de obetydliga skadorna från 15.10 kom att gå upp i det större havriet.

NY SPIS INSATT SENARE

Rep pågick i Rijnhaven den 18-29.10.41. På återresan kom det nya anfallet.2.11.

SH 1247 AV SVERIGE REKVIRERADE NORSKA FARTYG

Ingeren av Bergen ,A/S Inger, Befh. A.B.Larsen, blev den 9.4.40 liggande i Göteborg o ch sedan upplagd i Lysekil tillsammans med 8 andra norska fartyg vilka den 23.10.41 rekvirerades av Svenska Staten och övertogs den 11.11.40. Ingeren och Hilda (se 21.10.41) tilldelades av Statens Trafikkommission Ångf.AB Tirfing i Göteborg. = Svenska Orientlinjen. Om Ingeren skrev rederiet 13.9.43 att " fartygets tillstånd är icke i sådant skick att det kan tillnrmelsevis jämföras med våra övriga fartyg." Ingeren krigskaskoassurerades för 1.430.000:- plus intresse 357.000:- (Se sid 10-11)
Förenklad klassning vid Eriksberg dec 40. Insatt i Tysklandsfarten.

T.Fredh:"Så stred vi påkriget" (Lysekil 1979)

Berättelsen om bomben i köket

Styrman Carl Olof Hansson, V:a Frölunda, Ie maskinist Allan Hörup samt styrman Rune Berlin,Stenungsund, berättar om 15.10.41:
Det började i Sämstad i Gullmarsfjorden, där Ingeren, Hilda och Sirenes lagst upp efter att ha legat overksamma i Gtbg efter den 9.4.40.Ingeren, som tidigare gått på Fjärran Östern, låg i Gtbg för att klassas, men sedan kontakten med hemlandet klippts av den 9.4. lades hon upp i Gullmarsfjorden. På gund av tonnagebristen rekvirerades hon av Svenska Staten (se ovan) och tilldelades Broströmskoncernen. Hon var en akterladdare byggd 1911 och inte i bästa skick när hon kom till Sämstad. Styrman Hansson var med då hon bogserades till Eriksberg för förenklad klassning (början dec 40). Sv.Staten ville inte ha några onödiga utgifter. Vid vissa tillfällen fick t.ex koltjära användas till målning i brist på färg. Det väsentliga var att få båten i fart så snabbt som möjligt. Första resan gick förbi Skagen. Kielkanalen var nämligen spärrad av vrak. Det var mycket is och Ingeren kunde inte hålla sig innanför neutralitetsgränsen.W.Hållö uppbringades

INGEREN 15.10.41

hon av tyska vaktfartyg och fördes till Skagen för kontroll,innan hon till läts fortsätta till tysk hamn för att lasta kol till Sverige. Vid avgången från tyska o holländska hamnar kom en tysk konvojoffiser ombord och manskap för att sköta den vätgasfyllda spärrballongen, som var fastgjord vid förmasten. En del större fartyg hade 2 spärrballonger. Den 15.10.41 i höjd med Terschelling anfölls Ingeren av E. bombplan. Ett par av dem kunde svän svänga in över fartyget och fälla bomber. Jag såg en vattenkaskad från en bomb som slog ner i höjd med backen,säger Hansson. En annan kaskad vid sidan om bryggan.När flyglarmet gick hade jag just sprungit ut på undre bryggvingen utanför styrmanshytten. Ean av bomberna hamnade i köket, där arbetsbänkar, skåp och annan inredning slogs sönder. Ärtsoppa med fläsk stod klar att backas ut och åkte i durken, allt låg i en röra i det trånga utrymmet. Bomben hade gått ner strax akter om skorstenen, rätt genom däcket och ner i byssan. Det kom ingen smäll. Det fanns till en början många intresserade som ville se vad som hänt när vi letade efter bomben. Den återfanns under den koleldade spisen på 4 ben, detta blev klart sedan en man slagit igen luckan på spisen. Då försvann de flesta nyfikna. Bomben kunde vara tidsinställd. Under byssan låg maskinrummet. På något sätt måste vi få bomben i sjön för vi visste att den kunde detonera när som helst. Problemet var att byssan hade en hög järntröskel. Vi lyckades kana fram bomben på durken. Den var flottig och hal av ärtsoppa så den gick att kana på durken.Lyfta kunde vi inte. Den vägde 250 kg. "Greetings from Churchill" stod det på ena sidan, och 500 lbs. Med en plaaka fick vi bomben till tröskeln. Sedan vägde vi plankan som en gunga tvärs över tröskeln och fick ut bomben i gången.Där rullade vi in den i ett wirekapell som släpades akterut. Trots att vi var så många man kom inte alla åt att lyfta bomben. Men vi fick den överbord. I kolbunkern hittade vi bombens styrorgan med en propeller. Troligen fälldes bomben på för låg höjd. Antingen hade inte propellern roterat tillräckligt eller så hade mekanismen blivt fördärvad när bombens stjärtparti slets av. Den tyske komvojofficeren prisade i en skrivelse till svenska regeringen den svenska besättningens mod. Detta ledde till att 6 mån fick medalj. Kapten Pontus Liljeblad fick en silver bägare. Vid ett andra bombanfall ((2.11.41)) dog en matros av splitter sedan en bomb exploderat under en winsch. Vid samma anfall kanade en bomb in i pentry och åkte mellan kocken och stuert som stod och samtalade. En tredje bomb exploderade utanför styrman Hanssons hytt. Allt blev flisor utom en spegel som märklit nog höll. En fjärde bomb slog sönder ångledning en till ankarspelet. - Ingeren klarade sig hela kriget och åtegick sedan till sitt rederi, Jacob Kjöde i Bergen.Gick i kolfarten på Svalbard innan hon skrotades. ss Hilda förliste 21.10.41 vid Hollandskusten. Slut.

INGEREN 15.10.41

HUDSON-plan ur R.A.F. squadron 500

Enligt Coastal Commands War Record 1939-45, No 16 group, blev Ingeren "damaged off Borkum 18.10.41 by Hudsons from Squadron 500." Tidpunkten stämmer inte. Noteringen avser 15.10 då Ingeren fick blindgångaren i köket. Vid anfallet den 2.11.41 exploderade 3 bomber ombord.Samma sorts blindgångare hamnade i Narviks djuptank den 12,9.41 och desarmerades i Rotterdam. I båda fallen 250kg-bomber, som fällt på för låg höjd. Ingerens slingring och sättning i det hårda vädret ökade risken för explosion under arbetet att baxa bomben över tröskeln ,särskilt som proppen till bombens tändanordning var delvis urgängad

Historik

Lastångare på 6099 brton byggd 1911 vid Sir Raylton,Dixon & Co Ltd i Middlesbrough av stål. (Ex Berwindwale)L.121,5 B. 16,2 Administrerad av Angf AB Tirfing i Göteborg på uppdrag av Statens Trafikkommission i Sthlm sedan Svenska Staten 11.11.40 övertagit Ingeren och 8 andra norska fartyg som blivit fast i sverige efter den 9.4.40. (Se sid 8) Ingeren tillhörde A/S Inger (Jacob Kjöde) i Bergen som återfick fartyget i maj 1945. - Då Staten tog över ångaren i nov 41 hade hon legat upplagd länge, först i Göteborg, sedan i Gullmarsfjorden, full av råttor och rost från åren i Fjärranöstern-fart med kinesiskt manskap. - Berwindwale sjösattes den 15.12.10 i Middlesbrough för ett USA-rederi som ett av de största lastfartyg som dittills byggts, och lev. 4.3.11 för koltraden mellan N.Y- Havanna,Kuba. Shelterdäckad, med lång poop, back och häckakter, brygghus midskepps och maskin och övrig inredning akterut. Skrovet konstruerat med contilever spantsystm och topptankar för vattenbarlast (2000 ton). En 3-cylindrig compoundmaskin av varvets fabrikat, 3 enkeländade pannor med Howdens forcerade drag, fart 13 knop. 8500 dw, vid leveransen utrustad med de Forrest trådlösa telegraf. 8 stora lastluckor, 21'x 33', lämnade vid avluckning praktiskt taget hela fartyget öppet. 2 man kunde sköta av-oph pålluckning på 90 sekunder tack vare ett helt nytt system av gångjärnsvikta luckor istf de sedvanliga trätäckluckorna med presenningar. 2 pålmaste och 2 par bompålar. - 19.1.41 på resa Gtbg-Nordenhamn kolliderade Ingeren i snötjocka och is utanför Cuxhaven med ankarliggande Jacobus Fritzen av Emden och fick smärre skador på BB låring. - 19.7.41 på resa i barlast Gtbg- Karlsborg läck i tank 5 vid grundkänning i neutralitetsleden vid Falsterbo. Fått cemenkista i T-b och fortsatt resan. . 4.4.42 på resa Gtbg-Kristiansand- Bremen i barlast med klara papper prejades Ingeren vid Väderöarna av tyska vaktfartyg och togs in till Fredrikshavn men släpptes den 7.4. - Bombanfall 2.11.41 se detta datum.
I maj 45 återgick fartyget till sitt rederi i Bergen men såldes i okt 52 till Ghent för nedskrotning.

INGEREN 15.10.41

Av Svenska Staten rekvirerade norska fartyg 23.10.40

(Se även sid 8 och 10)Med stöd av Allmänna Förfogandelagen förordnade Sv. Regeringen 23.10.40 i anledning av tonnagebristen i Östersjön att 9 norska ångare i svenska hamnar t.v. skulle överlåtas till Svenska kronan. K.M:t föreskrev att fartygen under tiden för förfogandet skulle behandlas såsom svenska fartyg och omhänderhavas av Statens Trafikkommission. Fartygen var: Hilda på 1237 brton, a/s Djerv Trondheim: Flint 2 på 5614 brton,d/s Flint i Bergen: Ingeren på 6118 brton, a/s Inger Bergen Sirenes på 4341 brton , a/s Odderö i Kristiansand: Lilly I på 309 brton, Lars Kirkebö i Bergen: Kong Magnus på 1410 brton,Det Nordenfjeldske d/s a/s i Trondheim: Fagerborg på 398 brton ,Hans Storaas i Bergen: Fantoft på 964 brton, d/s a/s Fantoft i Bergen: Ulsnes på 784 brton, Det Stavangerske d/s a/s i Stavanger. De 8 förstnämnda hade sedan 9.4.40 legat i Göteborg, Ulsnes i Malmö. Hilda, Ingeren, Sirenes och Flint 2 fördelades mellan Tirfing (de 3 första) och Transatlantic (Flint 2) De andra tilldelades Sveabolaget i Stockholm. Ingeren, som legat och väntat på plats vid Eriksberg för klassning, bogserades i dec40 från Gullmarsfjorden til varvet för en förenklad klassning för att snarast kunna sättas i trafik på tyska hamnar.

HILDA 21.10.41

MINST TRE BOMBTRÄFFAR AKTERUT VID FLYGATTACK MOT ROTTERDAMKONVOJ UTANFÖR YMUIDEN. INGEN AV 21 OMBORD SKADATS. KANTRADE OCH SJÖNK UNDER BOGSERING . BESÄTTNINGEN LANDSATTS I CUXHAVEN.

HEMLIG

HILDA 21.10.41

Rapport

Avgick Rotterdam tis 21.10.41 dest. till Göteborg. Rumslast av 1601 ton kol Djupg F.15'6" - A. 16'0" 19 Ombv samt 2 tyska officerare.
Redare: Statens Trafikkommission, Stockholm.
Avgick tis 21.10. kl 09.05 från Rotterdam med lots och 2 tyska officerare, Lanz och Petersen, ombord. Lämnat lotsen vid Hook of Holland 11.45.Fortsatte under leutnant Petersens ledning i konvoj om 4 fartyg med eskort av förpostbåtar. Befh och ie styrman på bryggan. Utkik på navigationshyttstaket. Hårt väder, NWtN 6 Beaufort med ganska hög sjö.Kl 15.25 slogs flyglarm från förpostbåten om BB 5'W Ymuiden. Order gavs om omedelbar utpurrning av frivakten. Position N.52 21,7'- O.4 24,4'. Kl 15.28 anföll 3 engelska bombplan Hilda i följd på mycket låg höjd och fällde c:a 15 bomber mot akterskeppet av vilka minst 3 exploderade ombord och de övriga i vattnet tätt intill fartyget som lyftes och skakades svårt. Omedelbart efter dessa 3 plan kom 3 bombplan i låganfall med kulspruteeld. - Vid undersökning konstaterades 3 hål i däck vid lucka 4 BB av c:a 1½'diameter och ett hål i däck om STB med 2½'diam. Längsgående växeln mitt för lucka 4 sprängts och däcket bucklats upp. Svårt läckage i akterrummet. Länsning igångsattes.Satt kurs på land med högsta fart. Hålen tätats med separationsduk. Då kol iakttogs i vattnet på båda sidor om fartyget måste hål ha sprängts även i bordläggningen.Läcktätningspresenningar klargjorts. Då lucka 4 öppnades befanns rummet vara helt vattenfyllt och akterskeppet i fortsatt sjunkande. Då akterdäck och poopen låg under vatten beordrades besättningen i båtarna. En förpostbåt sökt släpa Hilda ut ur farleden men härvid kantrade fartyget fullständigt över åt BB och sjönk med endast STB bog synlig. Förpostbåten sköt några skott mot bogen för att inte vraket skulle utgöra en fara för sjöfarten och fartyget försvanndå helt. Besättningen togs upp av förpostbåten och landsattes kl 23.10 i Cuxhaven. Skepps- och maskindagbok förlorades.

Göteborg 3.11.41
B.Olsson befh

Sjöförhör i Göteborg den 4.11.41 kl 10
inför lyckta dörrar

(H)

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & kapten Per Wästgerd:inga frågor.
Befh, Ie styrman ,chiefen och rorsman Karlsson inställt sig.
Befh: Gick i konvoj om 4 fartyg under beskydd av tyska krigsfartyg. Hilda hade svenska flaggan hissad akter, namnet målat med stora bokstäver på sidorna men inga nationalitetsmärken målade på sidorna . Himlen var molnbetäckt men sikten god. Chiefen haft vakt i maskin och uppehöll sig där tills order kom att gå i livbåtarna.
Ur sjöteknisk synpunkt inga ytterligare upplysningar påkallade.

HILDA 21.10.41

KK memorial 22.12.41

Ej för publicering

Nr 252 H/3431

Orsak till olyckan:Flyganfall av engelska bombmaskiner. Ingen av besättn kom till skada.

Ex officio

Bo Bergström

Crew List

Befh Bernt Oscar Sigfrid Olsson, box 132,Lycke, 3.10.92 (2 mån. ombord)
Till sjöss 1908

1e styrman Helge Hjalmarsson, Bautahusgatan 11,Gtbg, 29.9.04

2e styrman Sigurd Valdemar Edefors, Intagsgatan 9,Gtbg, 18.4.04

Chief Eric Albert Sjöström, Amerikahuset 5,Gtbg, 2.1.91 (Nov 40)

2e maskinist Johan Valdemar Cederberg, Ö. Olskroksgatan 6,Gtbg, 16.3.89

Stuert Edvin Algot Andersson, Lundgatan 6,Gtbg, 31.1.87

Kock Folke Gunnar Andersson, Mölndalsvägen 1,Gtbg, 1.7.13

Mässuppassare Torild Walter Törnquist, Stampgatan 38,Gtbg, 7.2.22

Matros Karl Ivar Hermansson, Kumla, Odensvi, 7.12.13

Matros Anders Bolin Karlsson, Resö, 7.3.87 (7 mån ombord, rorsman)

Matros Edvard Anders Lindgren, Järvsta, Gävle, 7.3.97

Lättmatros Gösta Erik Nyström, Norrköpingsgatan 46,Hälsingborg, 26.9.21

Jungman Ernst Yngve Bernhard Ek, Vårgatan 10,Malmö, 11.2.22

Jungman Börje Villard Landgren, Furutorpsgatan 35, Hälsingborg, 30.1.23

Donkeyman Hans Edvin Jeppson, Kristianstadsgatan 10,Malmö, 1.2.92

Maskinelev Knut Arne Olsson, Lundevägen 59,Malmö, 18.2.22

Eldare Bertil Månsson, Norrby tvärgata 21,Borås, 29.9.14

Eldare Gunnar Albin Rosander,Guldsmedshyttan, 29.1.18 (GRADA GORTHON 22 6 42)

Eldare Sune Torsten Gotthard Gröndal, Brogatan 11a, Malmö, 3.9.16

Två tyska officerare, Leutnant Petersen och Lanz

SKN EVII 326

LASTEN

1601,413 ton kol (Gasförderkohlen) från Rheinisch-Westfälisches Kohlen-syndikat in Essen, ass .för 50420:- i Ocean av Otto Wallenius AB,Gtbg

Sv.Orientlinjen ass. frakten i Gauthiod för 29780:-

SKN ersatt Wallenius med 50410:91 den 1.12.41

SKN ersatt rederiet med 27777:89 den 1.12.41 TOtalt: 78182:80

SKN EIII 215

Telegram från Befh i Cuxhaven till Orientlinjen

Hilda total verloren durch kriegsereignis mannaschaft alle gerettet.
Wohlauf Cuxhaven = Olsson

HILDA 21.10.41

UD P.M. 1.11.41

...Norska vederbörande i London angående Hilda hävdat att svenskarna lovat använda fartyget endast i Östesjöfart och Hilda blev torpederad på resa Rotterdam-Bremerhaven

UD,Sthlm, till Norska Beskickningen i Sthlm 2.12 41

Kungl. UD har äram härmed bringa till Kunliga Norska beskickningens kännedom att ss Hilda (redare a/s Djerv,Trondheim) den 21 sistlidne oktober krigsförlist i Nordsjön. Fartyget, vilket som bekant rekvirerades av svensk regeringen, var vid tillfället sysselsatt i sådan fart som angivits i UD:s verbalnote den 7.11.40, nämligen frakt av kol från Rotterdam till Göteborg.

Stockholm 2.12.41

Hilda 1941 fraktat hem till Sverige sammanlagt 9245 ton kol/koks samt 1527 ton salt.

Totalförlustersättning per 21.10.41 kr 850.000:-

15.7.43 godtog SKN kravet på ersättning med 8722:24 för reservdelar, proviant odyl som inte ingick i kaskoförsäkringen enligt norsk sjöförsäkringsplan. (En lista på Hildas maskin-däcks- och proviantförråd finns i mapp IV i UD H-1647)

SKNEIII 215 Effekter

2e styrman förlorat en grammofon med engelsk språkkurs som SKN vägrat ersätta. SKN vägra ersätta Ie styrmans reservoirpenna och väckarklocka 50:-
Befh förlorat kläder etc(inkl. klocka med kedja 130:-) för 1659:-
2e maskinisten förlorat kläder mm (Radio 200:-) för 1257:-
Eldare Gröndahl tagit upp en banjo: stuert en radio för 80:- och tobaksvaror för 106:- SKN utbetalat 11539:8o till rederiet 29.12 41

---

2 livbåtar och en eka bärgade

En skadad livbåt från Hilda, utan inventarier och med en lufttank borta, ilandbärgades till Zandvoort, och den andra livbåten infördes av ett fartyg till Rotterdam. Även en eka tillvaratogs på kusten. Orientlinjens agent i Rotterdam lyckades efter många svårigheter avyttra livbåtarna för Fl.400 i januari 1942 vilket blev en proveny för SKN på 384:48
Ekan inbringade i mars 43 ytterligare kr 75 till SKN

T.Fredh "Dödsfarten" (Lysekil 1981)

Matros Martin Hedström,Uddevalla berättar: 21.10.anföll 3 engelska plan med bomber och ksp-eld.Hilda sjönk inte men en tysk torpedbåt sköt båten i sank för att den inte skulle hindra sjöfarten. Besättningen togs

HILDA 21.10.41

upp av en tysk trålare. Det var grov sjö och vattmet slog in i livbåten. När vi kom på trålaren ((förpostbåten)) gick vi ner i maskinen för att värma oss och torka kläderna som vi hängde på gretingen. Vi satt i bara underkläderna. När vi skulle hämta de torra kläderna var de till större delen stulna. Vi hade inte sett någon som lade beslag på kläderna, men det kunde inte vara några andra än besättningen på trålaren. Några av minakamrater ville tala med tyskarna, men vi kom överens om att tiga och inte bråka med dem.

Egna noteringar

Frigg bombad i samma konvoj som Hilda

De 2 tyska officerarna alternerade på bryggan under resan. Då förpostbåten om BB gav fly glarm i sirenen kl 15.15 var det mulet med ganska hög sjö, slingring och sättning, vind NW 6 Beaufort. Kl 15.18 dånade 3 st 2-motoriga bombplan i rad efter varandra in över Hilda och fällde sina bomber. 3 bomber slog genom akterdäck och exploderade i rumslastenav kol varvid luckorna revs upp, aktermasten bräcktes och däck o bordläggning sprängdes ut. De andra bomberna exploderade runt fartyget i vattnet och Hilda lyftes, skakades och överspolades av vattenuppkasten. Nästan allting skakade sönder under däck, rusånga strömmade ut midskepps ur brustna rörledningar och maskin stoppade av sig själv. Underligt nog skadades ingen mer än mycket lätt av kringflygande flisor och föremål eller fick kontusioner då de kastades omkull. Omedelbart efter bombplanen kom 3 jaktplan under ksp-eld i masttoppshöjd. Det hela var över på någon minut och vorpostenbåtarna lyckades inte skjuta ner något av planen innan de åter försvunnit västerut i molnen. Vatten strömmade in genom hål överallt, genom splitterhål, kulhål och brustna nithål och skräckta plåtar. Besättningen förde ett heroiskt arbete med tätningsdukar och träplan,trots att akterdäck snart låg under vatten och Hilda hävde tungt i sjön med växande slagsida. Då befh till sist beordrade alle man i båtarna var det svårt på grund av slagsidan att få dem i sjön. Dessutom var båtarna läck efter beskjutningen. Inga ägodelar kunde bärgas. I båtarna var det kallt och blött innan förpostbåten tagit upp samtliga. Hilda kantrade över på BB-sidan då hon sjönk och förpostbåten avlossade några salvor med sina lv-pjäser mot den uppstickande delen av STB bog och sänkte vraket. Tyskarna på förpostbåten var i 17-20-årsåldern, många av dem sjösjuka. Kläder som svenskarna hängt på tork i maskinkappen försvann spårlöst. I Cuxhaven fördes ngr svenskar till läkare för att få lindrigare skador omsedda. Hildas folk fick medfölja Sven Salén från Hamburg till Trelleborgs redd där de lannades. I konvojen ingick Sveabolagets ss Frigg med kollast till Stugsund, Vid en

HILDA 21.10.41

bombexlosion i vattnet intill Frigg kl 15.30 kastades 6 karbidlampor ur sina ställ och sönderslogs liksom en del glas och porslin i pentry och mässar. Några dygn senare föll en klosettskål midskepps i bitar, tydligen spräckt vid samma tillfälle.

UDHPc 3515

Telegram Hamburg till UD 23.10.41

11 Enligt från Cuxhaven ingånget meddelande har idag dit införts hela besaettningen orientlinjens hilda som 21 ds efter bombanfall sjunkit utanfoer hollanendska kusten. samtliga oskadade = Stridbeck

---

HISTORIK egna noteringar

Laståingare på 1364 brton byggd 1925 vid Trondheims mek. Verksted av stål. L.76,5 B.11,9 Administrerad av Ångf.AB Tirfing i Göteborg (Sv.Orientlinjen)sedan hon 23.10.40 rekvirerats av Sv.Staten tillsammans med 8 andra norska ångare som efter 9.4.40 blivit liggande overksamma i västkusthamnar. (Se Ingeren 15.10.41) Ingeren, bombskadad 15.10 och 2.11.41,administrerades även hon av SOL under direktiv från Trafikkommissionen i Stockholm. Hilda var det enda av dessa fartyg som totalförliste under kriget. Tillhörig A/S Djerv (N.Baschke & Co) i Trondheim var befh fram till det svenska övertagandet den 11.11.40 kapten John Stensen. Hilda övertogs i Göteborg. Hon var krigskaskoassurerad för 800.000:- plus intresse 200.000:-
13.2.40 Räddade Hilda utanför norska kusten 30 man från ms Chastine Maersk av Köpenhamn på 5177brton B.-23 som på resa till hemmahamnen med fosfatlast stoppats av en tysk ubåt och sänkts med artillerield på N 61 30' O.2 00' efter en 10-minuters frist. - Den 20.12 40 på resa Bureå-Bremen med trälast grundstötte Hilda på Degelbådan utanför Karlskrona, flootogs av Poseidon och kunde efter tätning med cementkista i Karlskrona fortsätta resan Rep i Gtbg. - Lloyds War Losses anger att Hilda sjönk 5' W.Ymuiden.

FRIGG 2I.IO.4I

ENDAST OBETYDLIGA SKADOR I SAMMA KONVOJ I VILKEN HILDA SÄNKTES.

Journalutdrag.

Tis 2I.IO.4I kl 09.I5 avgått Rotterdam under lots ledning destinerad till Stugsund med full last av kol. Kl II lämnat lotsen vid Hook van Holland och gått in i kombvoj. BO och signalmatros på bryggan . Kl I5.30 flyg-anfall. En bomb exploderade under vattenytan i fartygets närhet varvid en kraftig skakning uppstod. Sex karbidlampor och en del porslin kast-ades ur sina ställ och sönderslogs. Lastrum, pikaer och barlasttamkar pejlats men fartyxget befanns vara tätt. Det är sannolikt att även klosettskålen av porslin i en av klosetterna midskepps spräcktes vid samma tillfälle .Den föll sönder några dagar senare och reparerades provisoriskt med cement.

SS Frigg i Malmö 22.II.4I

G.G.Gustafssob
Ie styrman

Karl Olsson
2e styrman

M.Stenström
Befh

(Frigg gick i samma konvoj i vilken Hilda sänktes och Cygnus blev skadad)

Förstörda inventarier.

6 st karbidlampor	6I:20
I aluminiumkaffepanna	5:35
6 filbunkar	2:IO
I såskanna	I:25
I2 tallrikar	7:20
I sockerskål & i gräddkanna	I:50
6 Kaffekoppar	3:60

Återanskaffats för 78:IO
SKN ersattxredeitt 52:07 den 23.7.42 (I/3 avdrag)

Historik

Se Frigg 28.4.44 då hon förliste efter vrakkollision.

Övriga krigshaverier:

5.6.42 nära minexplosion i konvoj.
I3.6.43 Bombskadad i Bremen.

CYGNUS 21.10.41

ÅTER BOMBAD PÅ ÅTERVÄG FRÅN ROTTERDAM = BOMB RUTSCHAT ÖVER BÅTDÄCKET:

Journalutdrag

(Se Cygnus 10.10.41 för detaljer om flygattack på nerresan till Rotterdam)

Tis 21.10. kl 09 avgått från Rotterdam med lots ombord assisterad av 2 bogserbåtar och med full rums-& däckslast av koks för Stockholm. Djupg F F 18´2"- A 20. 20 ombv samt BO och signalmatros. Kl 10.45 lämnat lotsen och fortsatt i konvoj från Hook van Holland. Vind WNW 5 Beaufort. Kl 15.30 anfölls konvojen av 10 engelska bombplan varvid flera bomber fälldes mot fartyget. En bomb rutschade över båtdäcket från BB till STB, varvid div skador uppstod, men exploderade först sedan den kommit i vattnet. Vid explosionen skakade fartyget våldsamt.

Ons 22.10 NNW 7-8 Beaufort med hög brytande sjö och häftig slingring. Kl 13.45 vid en häftig slingring åt STB bräcktes 2 laststöttor på fördäck ~~xxxxxxxxxx~~ varvid 15 ton koks gick överbord.

Tis 28.10 kl 16,30 anlänt till Stockholm och förtöjt i Värtahamnen

Ons 29.10 magistratsbesiktningsman förordat torrsättning ev fartyget efter utlossning av kokslasten.

Stockholm 29.10.41

E.J.Bengtsson

Befh

Befh i brev till sitt rederi (Brubor i Hälsingborg) 26.10.41.

Jag kommer senare att översända journalutdrag över bombanfall på nerresan. Vi blev träffade av en bomb på akterkant av båtdäck BB midskepps. Bomben slog av en däckslaststötta, fortsatte sedan och träffade mässkappen, gick sedan bort i STB hörna av maskinkappen och slog av galgen för livbåten, fick en annan riktning där och flög överbord om STB där den exploderade. Vid explosionen märktes kraftiga skakningar i fartyget och ett stort vattenuppkast föll över midskeppspartiet. Vi ha pejlat men inte kunnat upptäcka något läckage. Att bemärka är att barlasttankarna äro fulla så om någon skada uppstått i botten kan ju inte upptäckas.

(Rederiet Brubor skrev 28:10 till SKN att befh anmodats själv kontakta SKN vid ankomsten till Stockholm och att direkt överlämna journalutdrag över sistnämnda missöde.)

Crew List

Befh E.J.Bengtsson
1e styrman H.P.Bengtsson
2e styrman O.E.Pyk
1e maskinist C.P.Andersson
2e maskinist K.W.Karlsson
Stuert R.Wadström
Kock I.A.Jönsson
Mässuppassare G.R.Schön
Matros J.Hansen.G.Landgren,A.Okerblad.
Lättmatros S.R.Wallin
Jungmän B.O.Sjölund/ A,Larsson
Donkeyman N.E.Nilsson
Eldare N.O.Andersson,O.B.Lindberg och E. Lundberg

VÄND.

CYGNUS 21.10.41

Forts Crew list

Lämpare G.V.Asp Maskinelev E.A. Wiklander.

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Sjökapten Anders Edgren på anmodan av SKN besiktigat Cygnus skador i Värtahamnen, Stockholm Ons 29.10.41, och förordade då torrsättning för besiktning. Då Cygnus efter lossning i Sthlm ändå skulle lasta malm i Luleå ordnades dockning i Gustafsviks docka vid Ångermanälven. Här låg hon dockad 3-6.II och Edgren fann vid besiktning att 2 skräckta naglar på rodret måste förnyas liksom cementen å propellermuttern. Inklusive bottenmålning och dockhyra kostade detta 1930 kr.

Övriga skador som uppstått 21.10.41

Nergångskappen till befälsmässen riktas, repareras och förses med nytt luftrör och fäste.

Mässdörren av teak förnyas helt med ram, lås och gångjärn.

En trappa förnyas med 8 st steg och beslag.

Fyra glas i maskinskylightet förnyas.

Panel & takgarnering i mässen repareras och ommålas i berörd utsträckning

Båda akterliga vertikala båtställningsstöttorna om STB riktas & rep.

3 däcksplankor förnyas på båtdäck och 2 däcksbalkar riktas,

2 båtskrån fastsätts med nya bultar.

I styrledningsblock repareras.

Läcka i tank 3 BB akter om marginalplåten svetsas & plattjärn påläggges svetse

Cygnus indockades i Gustafsvik mån morgon 3.II var torrsatt kl 14.30 och avgick efter reparation tors 6.II.

Assurans:

Rederiets räkning 11.5.42 slutade på 7036:69 inkl hyror & kost.

SKN ersatt 5220:03 den 19.5.42.

Brandbombad i Bremen 5.9.42

Cygnus träffades 5.9.42 i Bremen av flera fosforbrandbomber. Se 5.9.42.

Flygtorped? Egna noteringar

Overifierade uppgifter efter kriget ville göra gällande att det var en flygtorped som träffade Cygnus 21.10.41; " Cygnus gick under kriget på Tysklandstraden och var emellan Rotterdam-Cuxhaven många gånger med om nattliga flyganfall då havet lystes upp av lysbomber. Nära ögat var det den 24 okt. -41 då en flygtorped gick rätt genom däckslasten av kol och exploderade med en fruktansvärd smäll. Hylsan och torpedstyrningen blev kvar ombord och de vägde över 100 kg." - Befh rapport & skadorna talar dock entydigt för att det var en bomb som sladdade runt på båtdäck innan slumpen styrde den överbord. Många stöttor skulle ha bräckts och mycket koks ha gått överbord om en torped plöjt rakt igenom däckslasten. En ensam stötta

CYGNUS - 2I.IO.4I

ändrar inte riktningen på en fallande flygtorped. Befh egen skildring av bombträffen, sid I; förpassar torpeden till skrönornas rike.

Historik

Lastångare på I977 brton.byggd I890 vid W.Gray & Co Ltd i West Hatlepool av stål. (Ex Senegal, H.V.Fisker, Oaklands) L. 8I.6 B II,3 Tillhörig red AB Brubor (R.Brunkman) i Hälsingborg, Byggs I890 på II månader som Oaklands, welldäckade, med 673 ihkr triplemaskin från Centrsl Maritime Eng. Eorks i W.Hartlepool. 4 luckor, 2 master, ångwinschar. En traditionell trampångare. I906 såldes Oaklands till D/S A/S Atalanta (Nissen) i Köpenhamn,hette först H.V.Fisker, sedan Senegal.I924 såld till Brubor i Hälsingborg och blev då Cygnus. - I9.I.4I på resa Ljusne-Delfzijl med trälast kom Cygnus på drift i ismassorna på Borkums redd sedan Stb ankare släppt. Cygnus drev nerpå ss Raimo av Lovisa, fick bryggans STB-sida nerbräckt och plåtskador längs STBsidan. Fortsatte till Emden. - 3I.3.4I i Hälsingborg dödades stuveriarbetaren Johannes Andreas Andersson i rum 3 av en svängande gripskopa. - 5.9.42 i Bremen träffades Cygnus av Fosforbrandbomber som antände trälasten på akterdäck . Hon kom I0.9 till Sölvesborgs varv för reparation som tog 5 dagar (Se Cygnus 5.9.42) - I mars I946 såldes hon för 600.000 kr till red AB Suecia (Per Erik Santesson) i Ystad och fick heta Cecilia. -Den 27.I.48 avgick Cecilia från Ystad med rums-& däcks last av 800 stds plank & bräder till Pireus,Grekland.Befh sedan 22.3.47 Bo Peter Larsson,Långedrag. Sön I.2.48 i Engelska Kanalen fick hon i grov sjö 20 Bb slagsida och måste anlöpa Cherbourg för läckande bottentankar. Det visade sig att hon var i uselt skick - rena skrotet- med genomrostat tanktak.Rederiet lät kosta på prov.reparation som tog 3 månader. Den 27.5 kom Cecilia till Pireus med betydligt nerbantad däckslast. Pannorna var i dåligt skick, maskinchefen ofta berusad. Den I6.6 avgick Cecilia från Larnaca mot Dunkerque dit hon kom först den 3.8. Den I6.8 kom hon till Stettin och avgick 2I.8 på sin sista resa till Stockholm. Där blev hon sedan liggande. Konkursansökan för redaren Santesson ingavs till Ystads rådhusrätt 26.II.48. Strax innan hade Västerviks varv gått omkull. Nu försattesSantessons 3 rederier (Suecia,Ranja och Sante) i konkurs - en mycket stor sådan. Santessom dömdes fö i nov 5I till 4 mån fångelse för mannamån mot borgenärer och högt skadestånd. Cecilia såldes febr 49 för 56500 kr ,liggande i Sthlm, till Glücksmans Metallaffär i Gtbg och skulle bogseras till Gtbg för nedskrotning. Kom bara till Karlshamn .Där såldes hon för i32.000 kr till Maskinist K.A.Andersson i Karlskrona som efter I0 års overksamhet samtidigt förvärvade konkursrederiernas ångare Rex, Jenny, Pehr Erik och bogserbåten Edison. Samtliga veteraner intogs vid Anderrsons varv i Karlshamn för planerad översyn och upprustning. Härav

Cygnus 2I.IO.4I

blev intet. Den I4.6.54 hittades Andersson död av hjärtslag på kontoret vid Karlshamnsvarvet som då var en veritabel ~~kseppskp~~ skeppskyrkogård kombinerat med skrotupplag. Först 25.8.55 löstes tvisten om K.A.Anderssons kvarlåtenskap . Hans son , sjöingeniör Ragnar Udder, fick ärva bl.a skrotvarvet i Karlshamn och sålde omgående Cecilia ,Rex,Jemmy och Edsion till Eisen & Metall A/G Lehr & Co i Bremerhaven. De avhämtades 29.8 55 av tyska bogserare för sista resan till Bremerhaven~~&X~~ och den tyska stålindustrins smältugnar. Cecilia hade då legat i 7 år utan tillsyn och hemsökt av vandaler och skrottjuvar, vilka även bortfört stora skrotmängder från varvsområdet.

Kollision med flygplansvrak I4.5.42

Avslutningsvis ännu ett krigshaveri : I4.5.42 avgick Cygnus i barlast kl 05.20 från Delfzijl destinerad till Emden. Lämnade hamnlotsen utanför pirarna 05,40 och slog full fart i maskin under lots ledning. Kl 06 kändes häftiga skakningar och maskin stoppade för något ögonblick. Djupet på platsen var enligt lotsen 8 meter. Anlänt Emden 09.30.Ej läck. Visat sig att samtliga 3 propellerblad naggats i kanten.Cygnus hade gått över vraket av ett nedskjutet engelsk bombplan. (SKNEIII 229)

Se 5.9.42 bombad i Bremen.

CAPELLA 22.10.41

MÖRKLAGD BOMBATTACK MOT UTGÅENDE LEJDFARTYG. INGEN SJÖFÖRKLARING.
RAPPORT FRÅN KONTROLLOFFICEREN UNDANSMUSSLAD.

Journalutdrag.

Fre 17.10.41 avgått Göteborg destinerad till Key West, Florida. I barlast - c:a 6000 ton Wb . Fri lejd beviljad av de krigförande.
Ons 22.10. kl 09.10, just anländ till Thorshavns redd, Färöarna, anfallna av ett flygplan spm släppte bomber vilka exploderade c:a 50 meter akter om fartyget, något BB om långskeppsriktningen. Ankrat på redden 09.12. Kl 09.58 fortsatt resan.

Erik Hellquist
Befh

Ev.Lindahl
Ie styrman

F.Afzelius
2e styrman

Maskindagbok.

Ons 22.10 kl 09.07 vid ankring Färöarna kändes en hård stöt i maskinrummet. BB motor skakade särdeles hårt två à tre vibrationer.

Gunnar Leijon
Ie maskinist

B.Andersson
Övermaskinist

(Utdragen insända till SKN av rederiet 30.5.42)

Inga skador.

SKN noterat i blyerts ;" Fartyget har sedan övertagits av Sven Salén och omdöpts till Grisslehamn .Enligt SÅAF: s P.M. 26.9.45 finns inga anteckningar hos föreningen . Antagligen inga skador eller reparetat i Rotterdam i samband med annat. / Signatur oläslig.

Avfört på SKN 14.11.45

UD H-1552

RAPPORT ÖVER CAPELLAS RESA GÖTEBORG - CURACAO

(Denna rapport upprättad av Capellas kontrollofficer saknas i vol. 1554-1555 " Kontrollofficerernas rapporter". Den är insatt i en allmän mapp III i vol 1552.)

Till Ministern för Utrikes Ärenden.

Härmed får jag vördsamt avgiva rapport över m/t Capellas resa Göteborg-Curacao den 17.10- 7.11.1941.

Fre 17.10 kl 07.10 avgått i barlast från Göteborg destinerad till Key West, Florida, för order. Efter att å Rivöfjorden ha justerat radiopejlapparaten avgått i säällskap med Vingaren och Nagara, styrande nordvart inom 3-milsgränsen. Kl 19 ankrat utanför Strömstad.
Lör 18.10 06.00 lättat och tillsammans med Vingaren och Nagara fortsatt resan mot Kristiansand. Kl 16.15 ett tyskt flygplan i sikte. Kl 17.40 anlänt till Kristiansand och undergått tysk kontroll.
Kl 18.50 avgått och fortsatt resan tillsammans med vingaren & Nagara.

CAPELLA 22.IO.4I

Sön I9.IO kl 08.42 (GMT 08.I2) ett flygplan (Engelskt?) kretsat runt fartyget.

Mån 20.IO kl 09.05 GMT siktat mina om STB lat N 6I 59'- Long O 3 00' Rapporterat till CM.

Tis 2I.IO Kl I6,45 GMT lat N 6I 5I'- W 3 48'mina tätt om STB.Rapporterat CM.
Kl I7.20 GMT lat N 6I 54'-W 3 56' - " - -" -
Kl I8.05 GMT lat N 6I 49'- W 3 57' - " - -" -

Ons 22.IO i dagningen utanför Färöarna mötta av en engelsk patrullbåt som gav order att följa efter honom in till Thorshavn och ankra 5 kbl utanför piren. Kl 09.45 anlänt till Thorshavn. Just när maskintelegraferna satts på back för att upphäva farten dök ett bombplan ner ur molntäcket och fällde bomber mot Capella. 2 bomber föll i vattnet c:a 30 meter akter om fartyget där de exploderade med någon sekunds mellanrum. Höga vattenuppkast syntes och svåra skakningar kändes i akterskeppet ,dock utan att fartyget skadades. Luftvärnet,såväl iland som från bevakningsfartyg på redden,trädde i aktion strax innan bomberna fälldes,dock utan att träffa planet, som flög på knappa I00 meters höjd och tidvis skymdes av låga moln. De engelska officerare som senare kom ombordför kontroll meddelade att 5 bomber fällts men att ingen skada åstadkommits. I nyheterna från Sverige 23.IO kl I2.30 meddelades att tyska bombplan sänkt ett mindre fartyg och skadat ett I5000-tons lastfartyg vid Färöarna (Capella?). Kl IO,30 avgått från Thorshavn . Kl II.50 mina rätt förut , 0,7 N. Troldehaved.

Tors 23.IO Förenats med Nagara och Vingaren.

Sön 26.IO kl I3 GMT passerat västra gränsen för spärrområdet lat N 54° 0'- long W. 30 50'. Fartygen därefter styrt olika kurser.

Mån 27:IO passerat long W 35 00'

Tis 28.IO kl 2I.35 (Kl 24.00 GMT)prejats av ett fartyg som signalerat stopp , N 48 32'- W 4I 35'. Visat sig vara en engelsk korvett märkt K-I66. Korvetten kom och lade sig i lä och satte ut en båt. Vind NW3, hög sjö.Båten förolyckades under sjösättningen och dess besättning kom i sjön.Capella började sätta ut en livbåt,men innan den kommit i sjön varskodde korvetten att de fått upp sitt folk,gav Capella tillstånd att fortsätta utan visitation,lämnade sin båt kvar och styrde ostvart.

Ons 29.IO telegram från rederiet om lossningshamn Cucacao.

Tors 30:IO Telegram från CM att styra närmaste vägen till Curacao via Mona Passage.

Mån 3.II kl 05 passerat lat.N 30 00'

Fre 7.II kl 09 anlänt Curacao.

m/t Capella ,Curacao 7.II.4I
Hj.Cullberg Kapten FLR Kontrollofficer.

CAPELLA 22.I0.4I

Capella löpte ut från Göteborg 22.5.4I destinerad till Key West,Florida och besköts av tyskt flyg 27.5 vid Färöarna (se detta datum)
Samtidigt lämnade Remmaren,Vingaren,Peru och Glimmaren göteborg på utgående utan att några utbytesbåtar kommit in, beroende på att Kexholm och Castor sänkts och Venezuela försvunnit med man och allt i april 4I på utresa till Sydamerika. - Den I5-29.7.4I låg Capella belagd med kvarstad i NewYork på grund av att Saint Gobain ,tillhörande samma rederi, brutit sitt franska charteravtal.(Se Saint Gobain 7.5.4I) Den 29.7 fick Capella avgå i barlast till Tampico. Den 6.9.4I avgick hon från Porth Arthur destineard till Gtbg med last av I0276 ton brännolja, 2254 ton flygbensin och 542 ton smörjoljor, och kom till Göteborg 9.I0 som vårt I8de lejdfarrtyg västerifrån sedan Göteborgstrafiken inleddes vid årsskiftet I940-4I. Då Capella kom in gick Stegeholm ut. Redan den I7.I0 kunde Capella gå ut igen sedan Uddeholm kommit in och det var på den utresan bombningen den 22.I0 inträffade.
Följande UD-telegram belyser detta i vol I369:

Telegram Capella till CM 29.I0.4I kl I5.45 via Göteborg Radio.

Erhållit order lasta Curacao eller Aruba. Kan storcirkeln följas från N 46- W 45 genom Monapass eller skall punkten N 26 W 56 passeras = = Hellqvist.

CM till Capella 30.I0.4I

Följ storcirkeln genom Mona Pass = CM

Ch.telegram till UD från beskickningen i Buenos Aires 2.I2.4I

(Ankom 3.I2 kl 06.30) I62 Capella bombad Thorshavn 22 oktober utan att träffas.Befälhavarna och kontrollofficererna föreslå därför 2 timmar mellan fartygens ankomst ostifrån Thorshavn för framtid.

Ch.telegram UD till Buenos Aires 3.I2.4I

Såväl kontrollofficerere som befälhavare erhålla alltid före avresan Göteborg noggranna instruktioner angående ankomst Färöarna ostifrån innebärande bl.a längre tidsintervall än den i ert Ch I62 angivna varför deras förslag egendomligt. Några motsvarande instruktioner gäller ej ankomst västerifrån = Cabinet.

==

UD H I380/Allmänt

SPRIDDA FRAGMENT OM CAPELLA I94I

Brev från AB Olsson & Wright,Skeppsbron 40,Sthlm, till UD II.I0.4I

B.B. Noak ((I blyerts:Ståhle))
Jag har bett en av dina fröknar vara vänlig framföra att jag,efter att ha talat med Malmros rederi, meddelat att rederiet bestämt sig för att icke längre avvakta besked från tyskarna utan låter Capella gå ut igen. De ha givit fartyget order härom så att hon kan gå ut i rätt tid på

CAPELLA 22.I0.4I

onsdag eller så: Stig et ego äta lunch på operakällaren.Om du har tid så titta ned.

Vännen

Schneil

Sjöfartskommittén I939 till UD,Handelsavd., I3.I0.4I

Beträffande Capella få vi meddela att fartygets radio passas på följande tider: I östra delen av Atlanten till 30° W long :

Kl 08.00- I0.00
I2.00-I4.00
I6.00- I8.00
20.00- 22.00

I västra Atlanten:

00.00 - 02.00
?.00- I4.00
I6.00- I8.00
20.00- 22,00

Högaktningsfullt
Per Carlsson.

Dito, Gtbg I3.I0.4I

Capella beräknas avgå från Göteborg I7 ds.Fartygets fart är II knop och befh beräknar 6I timmars gång för att uppnå punkt N 62° och 0.3I° exklusive påtvingade uppehåll.Avgång från Vinga den I5.I0 kl I2.00

Dito, Gtbg I4.I0.4I

Capellas nationalitetsbeteckningar.

? vardera sidan från förstäven räknat är målat:

Gult-blått band vardera 6´brett, å bogarna vid backens akterkant blått-gult-blått band vardera 4´, emellan bogarna och midskepps blått-gult-blått ?nd 4´vardera,på BB sida CAPELLA och om STB SVERIGE, svenska flaggan I8xII; SVERIGE om BB och CAPELLA om STB och emellan midskepps och poopens förkant blått-gult-blått band 4´vardera, på sidan vid förkant av poopen blått-gult-blått band 4´vardera, längst akterut på vardera låringen dito 4´breda band. Midskepps: På bryggdäcks brädgångar i stora bokstäver CAPELLA SVERIGE. På vardera sidan av bryggdäckshuset svensk flagga I4´x 8´. På undre bryggans brädgångar Svensk flagga 7´x 4´.

Midskeppsbyggnaden sett förifrån: På kommandobryggans förkant CAPELLA och därunder horisontalt blått-gult-blått, vardera c:a 3´brett från sida till sida.

Midskeppsbyggnaden sett akterifrån :CAPELLA SVERIGE på bryggdäcks aktre brädgång. På däcken:Navigationshyttstaket svensk flagga 2IxI0´ Å Huvud-däck förut BB CAPELLA 49´x 8´, om STB blått-gult-blått band,tillsammans 60´x I8´ Å akterdäck om BB blått-gult-blått band tillsammans 56´xxI8´och

CAPELLA 22.IO.4I

om STB CAPELLA 48´x 8´samt å taket akterut stående svensk flagga.

===================

Ch.telegram till UD från beskickningen,Buenos Aires 2.I2.4I kl I9.50

(Ankom UD 3.I2 06.30) I62 Capella bombad Thorshavn qblq oktober utan att treffas befelhavarna och kontrollofficererna foreslaa derfoer tvaa timmar mellan fartygens ankomst ost från Throshavn för framtid.

Byråchef Nils Ståhle,UD, i Förtroligt brev till Generalkonsul Gunnar Carlsson, Göteborg. 3.I2.4I

Broder.

Från beskickningen i Buenos Aires ha vi idag fått meddelande att Capella på sin senaste resa västerut den 22.IO i Thorshavn blev utsatt för bombanfall utan att träffas. Detta är första meddelandet härom vi fått. Beskickningen meddelar vidare att befh och kontrollofficerarna med anledning av det inträffade föreslå att för framtiden fartygen vid ankomst till Thorshavn österifrån skola hålla ett avstånd av 2 timmar.Detta förslag synes ju något egendomligt med hänsyn till de noggranna instruktioner som befh och KO före utresan från Sverige erhålla just beträffande denna del av resan. Kontrollofficer på Capella var kommendör Kullberg vilken nu hemreser med Stegeholm från B.A. Ståhle

Ch.telegram till UD 5.I2.4I fr.Beskickningen,Buenos Aires

(Ank 6.I2) I65 anledning full moerklaeggning kan fartyg ej anloepa Thorshavn efter moerkrets inbrott ert qapeq med nuvarande tidsintervall kan daerfoer som i fallet Capella intreffa att vintertid sista av tre samseglande fartyg foerst inkommer till dagen efter oevriga. Enligt experterna utsettes detta fartyg daerigenom foer stoerre bombrisk vilket foerslaget i m I62 avser foerebygga. Britiska kontrollofficerare i Thorshavn foerklarat sig emna meddela sina oeverordnade endast tvaa timmar erforderliga mellan fartygen. =

==

Historik

Se Capella 27.5.4I beskjutning på utresan mot Key West

Kompletterande historik.

Motortankfartyg på 9720 brton byggt I930 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L. I48,6 B.I9,6 Tillhörigt Trelleborgs Nya Ångf AB (Jarl Malmros) i Trelleborg. I4640 dw. 2 st B&W-motorer på 4500 ihkr. Lev 8.9.30 och var då tidsbefraktad för IO år framåt för Chile Steamship Co,NewYork. (Se Capella 27.5.4I). - Den 27.5.42 kom Capella till Göteborg från Houston mfl med olja och bensin för försvaret och i sällskap med Danaholm. Liggande upplagd i Göteborg såldes Capella i aug 42 för 5 miljoner kr till skepps-

CAPELLA 22.10.41

redare Sven Salén, Stockholm, blev Salenflottans första motortankfartyg och fick namnet Grisslehamn. - Den 28.6.45 lämnade Grisslehamn Göteborg i charter för engelska intressenter USA-England med olja och bensin. - På resa Houston-Southampton fick Grisslehamn den 20-26.12.45 svåra ovanbordsskador i Atlanten i oavbruten orkanartad storm. Många hytter i poopen vattenfylldes sedan dörrar slagits in, förliga kobryggan krossades och vräktes över åt BB, flottar och räcken ramponerades, styrmaskinen krånglade och brännolja läckte ut ur BB vingtank. Kom kl 09 28.12 till Falmouth Bay. Efter lossning av bensinlasten på 12488 ton bogserades fartyget av en engelsk högsjöbogserare till Göteborg som anlände dit på kvällen den 24.1.46. Grisslehamn reparerade sedan vid Eriksberg till april 46 och såldes under tiden till red AB Dalen (Otto Kihlström) i Göteborg för 5.300.000 kr. Först i okt 46 övertogs hon med namnet Atalanta tidsbefraktad på 5 år av Sv. Oljekonsumenters Förening och kungl. Vattenfallsstyrelsen gemensamt. På resa Göteborg- Pointe à Pierre på Trinidad i barlast slog BB huvudmotor kl 00.17 den 12.5.49 eld i 7ans och 8ans cyldindrar 330´ NO Barbados på N 17 50´ + W 55 0,8´. Maskinrummet måste i hast utrymmas och inga pumpar kunde startas. SOS utsändes kl 00.27. Då slog lågorna 25 meter upp över poopdäck och rökutvecklingen var enorm. Besättningen, som i nattdräkter dragit ut slangar och inte fick något vatten i dem, måste 10 minuet efter larmet gå i livbåtarna som sjösatts och förhalats midskepps. 38 man och 3 passagerare gick i båtarna. Befh Stig Billing, telegrafisten och 3e styrman stannade ombord midskepps och fortsatte sända ut SOS, men sedan bunkertanken med 30 ton olja exploderat och hela poopen blibit ett eldhav gick även de i båtarna. I 6 timmar häll sig båtarna på avstånd och först kl 07 gick alla åter ombord eftersom poopen då var utbränd och ingen risk fanns för spridning föröver. Kl 15 kom italienska ms Leme på 8039 brton fram och tog ombord passagerarna och 21 man. Proviant fördes över till Atalanta och kl 20.45 började Leme bogsera mot Barbados med bogserkabel shcklad till STB utstuckna ankare. Även Italienska ss Foscolo, kustbevakningsbåtar och marinflygplan kom till platsen men behövdes ej. Den 14.5 kl 22 ankrades Atalanta i Carlisle Bay, Bridgetown, ännu brinnande och rykande akterut där allt förvandlats till en skrothög. 32 man fick flygas hem. Atalanta låg i Barbados till den 15.11.49 då högsjöbogseraren Zwarte Zee avgick med henne på släp till Falmouth för order. Bogseringen gick med 5-6 knop södra vägen i gränsområdet till NO-passaden och upp genom Engelska Kanalen. Ombord på Atalanta, bosatta i brygghuset, fanns befh Billing, Chiefen, de 3 styrmännen stuert och telegrafisten. Den 22.12 49 inbogserades Atalanta Till Bremer Vulcan-Werft i Vegesack där hon byggdes om till ett så gott som nytt fartyg.

CAPELLA 22.IO.4I

med 2 nya MAN-motorer på vardrea 2000 ihkr. Först den I8.8.50 gick nya Atalanta ut från Bremerhaven destinerad till Abadan.- I2.8.53 då hon låg i docka vid Kockums utbröt eld i maskinrummet där olja runt donkey-pannan antänts med branden släcktes snabbt med skum. Fartyget såldes i aug I953 för 5.I37.500 kr till Red.A/S Atalanta (C.K.Hansen9 i Köpenhamn som i okt I959 avyttrade Atalanta till Eisen & Metall AG i Hanburg för nedskrotning.

GUNLÖG 27.10.41

ÄNNU ETT OFFER FÖR R.A.F. VID HOLLÄNDSKA KUSTEN

Rapport

Avgick Oxelösund lås. 21.10.41 dest. till Rotterdam. Rumslast av 1796 ton järnmalm. Djupg F 15'5" - A. 16'11" 20 ombv. varav 2 kvinnor, samt tyskt navigeringsbefäl.
Förlist efter bombfällning c:a 10' öst Amelands fyr mån 27.10. kl 07.10 svensk tid utanför holländska kusten. Enligt uppgift av konvojbefälet c:a 10 mil Ö.Amelands fyr. NW kuling med grov sjö och övespolning, regnbyig luft, normal sikt. 2e styrman och utkik på bryggan i konvoj med tyskt navigeringsbefäl ombord. 2 bombträffar slagit upp akterkant av lucka 3, rivit upp luckkarmen och sprängt ett sammanhängande hål ut mot BB brädgång, ävensom hål i bordläggningen BBunder vattenlinjen. 3ans winsch upplyft mmKokerskan Fritz skadad Alla papper förlorats. Fartyget totalförlorat.

Stockholm 5.11.41
J.Ungh befh

Berättelse

Mån 27.10 kl 07.10 sv. tid anföll Gunlög, som gick tillsammans med tre andra svenska fartyg i konvoj skyddad av 4 förpostbåtar, av ett bombplan. På grund av rådande väderlek upptäcktes planet först c:a 15 sekunder före bombfällningen och planet utsattes då omedelbart för kraftig eldgivning från eskortfartygen. Planet flög in på låg höjd och från bäring c:a 90° STB , och strax innan det passerade Gunlög i masttoppshöjd fälldes 2 bomber och däck och midskeppsöverbyggnad beströks med häftih MG-eld. Bombträffarna slet bort 3ans luckkarm om BBoch slog upp ett c:a 5 kvms stort hål i däcket mellan karmen och brädgången, vilken senare utbuktades. I rummet genomslogs BB bordläggning av bombsplitter så att stora läckor uppstod. I den grova sjön var akterdäcket ständigt vattenfyllt och genom hålen i däck och bordläggning fylldes nu akterskeppet snabbt och fartyget började sjunka med aktern före. Farten saktades ner och fartyget lades i olika riktningar för att i möjligaste mån försöka minska slingring och överspolning, men förgäves, varför order gavs att bemanna livbåtarna. BB båt sjösattes kl 07.15 och bemannades med 6 personer under Ie styrmans befäl. På grund av sjögången måste den omedelbart läggas av för att inte bli sönderslagen mot fartygssidan och de som firade taljorna kunde inte ta sig ner i den. Båtens besättning togs efter c:a 10 minuter upp av en av förpostbåtarna. Kl07.22 sjösattes STB båt med 10 man under 2e styrmans befäl. Under klargöringen och firningen slogs flera bord sönder och så fort båten kommit i vattnet började den hastigt vattenfyllas. De ombv räddades strax efter genomblöta av en förpostbåt. Kl.07.24 ankrades med BB ankare och ca 70 famnar kätting för att fartyget skulle ligga vindrätt. Kl 07.28 började akterdäcket gå under vatten och lillbåten bemann-

GUNLÖG 27.10.41

andes då och sjösattes av de 5 kvarvarande under mitt befäl. Dessa upptogs ca 5 minuter senare av samma förpostbåt som upptagit STB-båtens besättning. Kl 07.30 sjönk Gunlög med aktern före, varefter vrakplatsen utprickades och konvojen fortsatte. Efter ytterligare ett flygangrepp anlände konvojen följande morgon 28.10 till Rotterdam där besättningen landsattes.

Stockholm 5.11.41
Johan Ungh
Befh

Sjöförklaring i Stockholm mån 10.11.41 kl 12

Handläggning inför lyckta dörrar

Anders Edgren & Ernst Perno: inga frågor.
Sjökapten John Olsson från rederiet.
I övrigt lät icke någon sig avhöra. Fartyget ass. i Heimdal & SKN för 600.000:- kr

Befh Ungh: 2e styrman haft vakten. Befh vid anfallet befunnit sig på undre bryggan. Förpostbåtarna varit armerade trålare. Kokerskan Fritz inte skadats vidnbombningen. Hon hade lämnat i BB livbåt medan befh lämnat i lillbåten. På grund av sin korpulens och den kraftiga sjögången hade hon måst släpas över relingen på förpostbåten och då fått skrubbsår och kontusioner. Hon hade den 28.10 i Rotterdam fått läkarbehandling och tillsagts att uppsöka läkare i Sverige för fortsatt behandling. Befh visste ej om hon nu vårdas på sjukhus.

2e styrman Forss: Inget att tillägga.

Ie maskinistenHenricsson: Legat till kojs när planet anföll. Klätt sig så fort som möjligt och skyndat upp på däck. Lämnat Gunlög tillsammans med befh i lillbåten. Vitsordat befh rapport.

Stuert Petterson: Stått i begrepp att gå in i sin hytt då bomberna föll. Sedermera lämnat i STB båt som stod under 2e styrmans befäl.

KK Memorial 31.12 41 — Ej för publicering

Nr 265 H

Fartyget bombarderades och sänktes av ett främmande flygplan

Ex officio Bo Bergström

Crew List

Ingen Crew list på KK, ingen på SKN, ingen på UD.
Sammanställd från effektlistor.

Befh Johan Ungh, Stensövägen 62, Kalmar, f -99
Ie styrman Hugo Svensson, Sternö 38, Karlshamn, f -79
2e styrman Karl Birger Forss, Stockholm, f.-97

forts

GUNLÖG 27.10.41

Crew list forts

Övermaskinist Per Otto Ferdinand Henricsson, Stockholm, f- 86
2e maskinist Severin Sterner, Malmö -
Stuert Gunnar F.Petterson, Folkungagatan 60,1tr.ög, Stockholm, F-98
Kokerska Signe Fritz, % Svenssons Rakdalong , Forsa, Borlänge -
Städerska Barbro Thyrèn, Funckens Gränd 2, 3 tr, Stockholm -
Matros Oscar Bremberg, Siretorp 10, Sölveby,
Matros Johan Eriksson, Hästaryd nr 2, Mörrum,
Matros Allan Johansson, nr 48 Walleberga, Hedvigsdal,
Lättmatros Frithiof Johansson, Siretorp 9, Sölveby,
Lättmatros Kurt Olsson, Istaby 11, ~~Mjällby~~, Lister-Mjällby,
Jungman Herman Olsson, Siretorp 5, Sölveby
Donkeyman Gösta Bernhard Wendel, Värmlandsgatan 26b, Göteborg
Smörjare Arthur Julius Rylander, % fru Maria Blomkvist, Långholmsgatan 1b, Stockholm
Eldare Anton Jansson, box 8, Dals Långed
Eldare Hjalmar Reinhold Forsberg, Allmänna vägen 42, Göteborg
Eldare Victor E. Stark, %Hilding ~~Ohlsson~~ Mattsonliden 1, Göteborg
Lämpare Arthur Bolin, Bökmansgatan 7, Sölvesborg

Tyskt navigeringsbefäl

SKN EIII ingen sjöolycksrapport, inget sjöförklaringsprotokoll

---

SKNEIII 216 Livbåtarna

Brev 6.5.42 rederiet till SKN

" På Eder förfrågan huruvida fartygets livbåtar tillvaratagist, få vi meddela,att vi varit i förbindelse med styrman Forss,som tjänstgjorde ombord, och han har uppgivit att BB livbåt, i vilken han och en del av besättningen överfördes till den tyska förpostbåten,var sönder i borden och torde ha vattenfyllts ganska snart, enär en betydande mängd vatten kom in i båten under den tid han var ombord. Till samma förpostbåt anlände även den s.k. lillbåten och försökte man å förpostbåten taga denna ombord vilket misslyckades p.g. av den hårda sjön varför båten sänktes genom kulspruteeld. Så torde även ha varit fallet med BB livbåt vars besättning räddades av en annan förpostbåt. Befälet å förpostbåten meddelade att de bruka sänka livbåtarna sedan besättningarna räddats, detta för att undvika att båtarna bliva till hinder för sjöfarten. Under dessa förhållanden torde fartygets samtliga 3 livbåtar få anses som helt förlorade.

SKN utbetalat 600.000:- för totalförlust till rederiet 13.11 41

GUNLÖG 27.10.41

Effekter

Kokerskans lista: totalt 1255:50

2 finare klädningar	150	1 par handskar	12
3 arbetsklädningar	90	1 par vantar	5
15 arbetsrockar	150	2 par arbetsskor	40
6 st snibbar	15	1 par pjäxor	27
Kappa	200	1 par finskor	25
12 daglinnen	84	1 damväska	25
4 nattlinnen	48	2 resväskor	21:50
8 st dambyxor	60	Glasögon	25
12 par strumpor	72	toalettartiklar	15
12 näsdukar	6	Syskrin	10
1 snörliv	30	Väckarur	5
2 carfs	10	2 små borddukar	5
		Pengar i sedlar	125

SKN vägrat betala:

2 par glasögon som Ie styrman förlorat, "Glasögon ersättas icke såsom varande instrument, de torde få anses som personliga effekter".

SKN vägrat ersätta 2e maskinistens glasögon med 20:- kr

SKN -"- chiefens skrivmaskin 225:- , men 2e maskinistens stavlampa 5:- räknats som instrument.

Befh fick tillfullo ut de 1670:- han begärde plus 535:- för kikare/skrivmaskin.

SKN totalt betalat 12460:- 27.11.41 Lättm.Johanssons dragspel värt 500: Kläder 855:- fick ut 500:- totalt

---

Egna noteringar

Anfallet helt oväntat

I rådande dåliga väder med hög sjö, slingring, sättning, regnbyar och lågt molntäcke kände alla ombord en viss säkerhet, och planet utnyttjade just det låga molntäcket vid sitt oväntade uppdykande på låg höjd med smattrande kulsprutor. Det strök tätt över masttopparna och lv-elden från förpostbåtarna blev i sjögången inte särskilt effektiv. Någon livbåtssignal i ångvisslan behövde inte blåsas. Medan skadorna hastigt undersöktes av befälet samlades de övriga med påsatta livbälten på båtdäck och klargjorde båtarna. Med tanke på malmlasten kunde man befara att Gunlög skulle gå ner mycket hastigt. Konvojen, med bl.a.Lestris av Stockholm, fortsatte sin resa och anfölls återigen kl 14 av 3 bombplan på rät linje som fällde bomber tätt intill Lestris varvid läckage uppstod i bordläggningen vid lucka 2. Besättningen lyckades täta provisoriskt ,trimma last och WB så att läckorna kom över vattenlinjen och kl 05.35 28.10 tog Lestris lots vid Hook of Holland, och var kl 08 vid kaj i Maashaven

GUNLÖG 27.10.41

i Rotterdam. - Gunlög sjönk 20 minuter efter anfallet, med flaggan i topp akter. Ombordtagningen av kokerskan orsakade råa skrattsalvor från tyskarna på föppostbåten, unga grabbar i 20-årsåldern, utan känsla för hennes upprivna sinnestillstånd. "Guck mal! Schweinebraten!" - Gunlögs besättning landsattes på morgonen 28.10 i Rotterdam och konsulatet såg till att de fick kläder och logi. Under befh ledning hemresa med tåg till Sassnitz och färja till Trelleborg.

Historik

Lastångare på 1424 brton byggd 1917 vid J.& A.van der Schuyt i Papendrecht av stål. L.72 B.11,2 Tillhörig Stockholms Red AB Svea i Stockholm (Emanuel Högberg). Systerfartyg till Aslög (8.3.43) 2100 dw 590 ihkr Byggd av mjukt stål med isförstärkning. 9 knop på full last. 4 luckor.4 st 3½ tons winschar. Lev. i juli 1917, men p.g. av kriget belades fartyget med kvarstad av holländska staten och frigavs först i jan.1919 och avgick den 19.1.19 med kollast från Ymuiden till Oscarshamn. I okt 1920 bogserade Gunlög in ett vrak flytande på trälasten till Malmö. Det var skonaren Oskar av Libau på resa Riga-Köpenhamn som påträffats för ankar utan rigg, och bogspröt mellan Stevns och Skanör. -12.7.38 blev hon läck i a.rummet vid grundkänning i farleden Norrköping-Askö, men kunde själv gå till varv i Stockholm.- Natten till den 4.12.39 räddade Gunlög i Nordsjön 6 överlevande från Rudolf som torpederats kl 00.15 3.12. - Natten till 31.8.40 i Kielkanalen under flyglarm kolliderade Gunlög vid stupankring med ss Drossel av Bremen och fick ett stort hål i akteröverhänget.- Den 22.11.40 begick befh Johan Berndt Andersson,Sthlm, 53 år, självmord i sin hytt med ett mausergevär. Han hade fört Gunlög i många år men krigsförhållandena blev honom övermäktiga. Gunlög låg vid tillfället t. ankars vid Barsebäck på resa i barlast Hälsingborg-Lübeck. Ie styrman förde fartyget till Malmö -Den 14.7.41 dog befh Alexander Rudolf Thorell,Ulriksdal, 48 år, av hjärtslag i Kielkanalen efter ett flyganfall den 12.7 mot konvojen där han fick hjärtsvikt när han såg ett brinnande plan störta i havet. Han hade övertagit befälet den 9.7.41. Hans stoft hemsändes med ss Thule. - 1.9.41 på resa Rotterdam-Sthlm med kollast fick Gunlög grundkänning vid. Nedjans grund,1,4' NO Simrishamn och måste sättas på grund svårt läck i förrummen.Flottogs 4.9 och assisterad av bärgningsfartyg till Karlshamn för lossnong och sedan till Sölvesborgs varv för reparation.Den 18.10 41 lämnade hon varvet, intog malmlast i Oxelösund och sänktes den 27.10 på väg till Rotterdam. Kapten Ung hade övertagit Gunlög efter Thorells tragiska död i Holtenau den 14.7.

(JE GUNLÖG 1.9.41 G)

HEMLIG

LESTRIS 27.10.41

BOMBSKADAD I GUNLÖGS KONVOJ 10 DISTANSMINUTER ÖST AMELANDS FYR?.

Rapport

Avgick Luleå lör 18.10.41 destinerad till Rotterdam. Last av 4044,4 ton järnmalm. Djupg F. 20′0,5″ - A 20′1″ 25 ombv Låg på lastmärkena. Mån 27.10 kl 14 uatnför de Frisiska öarna angrep 3 engelska bombplan konvojen. NNo vind, moderat W sjö, god sikt. Befh vakt Utkik på backen Bombträff i vattenlinjen STB tvärs lucka 2. Lyckats trimma hålet över ytan och täta det provisoriskt. Anlänt Rotterdam 28.10 kl 08.

Journalutdrag

Lör 18.10 kl 13.30 färdiglastade i Luleå. Avgått kl 14.

Lör 25.10 kl 23.20 ankrat vid Altenbruch, BB + 45 famn

Sön 26.10 Kl 11.45 erhållit Begleitungsofficer. Kl 12.05 hivat upp och fortsatt. Kl 14.35 lämnat losten vid Elbe III och fortsatt i konvoj.

Mån 27.10 Kl 07,10 anfölls konvojen av ett engelskt bombplan. Kl 14 angerps konvojen av 3 engelska bombplan. Ett av planen angrep Lestris och fällde bomber varvid en bomb träffade på STB sida i vattenlinjen med påföljd att ett storthål uppstod i bordläggningen. Besättningen lyckats täta läckan provisoriskt med cementkista, drev och träkilar. Fyllt BB trimtank samt trimmat över malm i rum 2 till BB sida för att få hålet över vattenlinjen.

Tis 28.10 Kl 05.35 fått lots innanför pirarna vid Hook van Holland. Kl 08 förtöjt i Maashaven assisterad av 2 bogeserbåtar.

Rotterdam 28.10.41
E.H.Mellin
Befh

Sjöförklaring på konsulatet i Rotterdam 31.10.41

Konsul J.E.Rosenberg.

Befh Mellin: Lestris förde svensk flagga men hade inte hemlandets namn eller nationalitetsmärken på sidorna. Konvojen bestod av 4 svenska lastfartyg och Lestris gick med utsvängda livbåtar som nr 1 i BB kolonn. Underden första bombfällningen kl 07.10 den 27.10 uppförde sig besättningen lugnt och någon panikstämning förekom icke. Vid det andra anfallet kl 14 bestod konvojen av 3 svenska lastfartyg eftersom ett av ångfartygen nämligen ss Gunlög,sjunkit på grund av bombskador.

3e styrman Kullberg: Vakthavande på bryggan kl 12-16 dem 27.10. Även befh och Begelitungsofficeren på bryggan samt rorsman,matros Johansson. Kl 13.55 iakttogs luftanfallssignal på ledarefartyget och styrman varskodde genast befh och BO som befunno sig i navigationshytten. Några

LESTRIS 27.10.41

få minuter senare såg styrman 3 engelska bombplan i rät linje på Lestris STB-sida.Styrman lämnat bryggan för att varsko den övriga besättningen om anfallet. Härunder känt en skakning i fartyget på STB sida. Då han kom tillbaka till bfyggan var anfallet över.Han fick order av befh att pejla tankarna och sedan öppna lucka 2 jämte ingången till mellandäck för att överblicka skadorna.

2e maskinist Hedberg: På sin vakt i maskin känt skakning i STB-sidan ca k kl 14, följd av signal från bryggan om sakta fart. Utförde själv denna order. 5 minuer senare slogs full fart och gavs order om länspumpning av rum 2 samt fyllning av BB trimtank.

M tros Johansson: Stått till rors i styrhytten i 45 minuter då anfallet kom. Styrt efter förpostbåten på ca 200 meters avstånd. Såg vattnet som slog upp över bryggan och hörde explosionen.

KK meoriaa 10.12 41 Ej för publicering

Nr 245 H

Orsak tillodyckan: flyganfall.

Ex officio Bo Bergström

Crew list (Kompl SKN, eget)

Befh Erik Hjalmar Mellin, Mölle, 20.12.80 Söderköping (19.10 20)
Ie styrman Erik W Sjöberg, 5.6.06 Säterbo församling
2e styrman Klas Norberg, 28.8.81 Nordmalings församling
3e styrman Bo Erik Emil Kullberg, 23.3.06 Nyköping (15.4.41)
C ef John V.Nordberg, 14.4.02 Säbrå
Ie maskinist Georg E.J.Olsson, 9.7.85 Landskrona
2e maskinist Stig Oscar Hedberg, Aspudden, 13.9.03 Hedvig Eleonota församl (15.4.441)
t egrafist Erik V.Petterson, 27.5.21 Säbrå
Stuert Frans O.B. Rosengren, 6.5.97 Bjuv
Kock Tore G.V. Löfving, 22.4.99 Mariefred.
Mässuppassare Ernst E.Blombäck, 12.7.20 Vuono
Matros John R.Dahlström, 9.1.91 Trollhättan
Matros Karl G.J.Balldén, 13.12. 08 Örkelljunga
Matros Gustaf Ragnar Johansson, Stockholm, 14.9.09 Sthlm (8.8.41)
Lättmatros Karl G.A.Larsson, 4.10.18 Kumla
Lättmatros Karl O.B.Nilsson, 22.7.17 Rörum, Kristianstad
Jungman Hans V.Hansson, 27.6.16 Svärdsjö
Jungman Folke J.Johanssön, 18.4.22 Råneå, Vallfors
Smörjare Nils E.A.Andersson, 7.10.04 Sthlm
Smörjare Klas H.Petterson, 10.2.98 Leksand

forts

LESTRIS 27.10.41

Crew list forts

Eldare Erik S.Lindberg, 7.8.16 Norrtälje
Eldare Karl E.Viking Melin, 5.7.10 Kalmar
Eldare Mauritz R. Thorman, 24,12 07 Asarum
Lämpare Bjarne R.Rekdahl, Hareid, Norge, 14.2.22
Lämpare Karl A.Söderlind, 2.10.14 Nätra församling

SKNEIII 217 Report of survey

J.H.Meyer& de Jong i Rotterdam besiktigade 28.10 i Maashaven,Rotterdam. De konstaterade ett hål i en plåt i första stråket under sheerstråket alldeles på förkant av bryggan. Flera bomber hade exploderat runt om fartyget varav en nära STB-sidan som orsakta hålet. N.V.Shiprepairing yard i Delfshaven reparerat provisoriskt för 110 floriner genom att svetsa sprickan på in- och utsidan sedan plåten först upphettats och riktats. Detta arbete utförst under lossningen.

Besiktningsinstrument

Kapten Anders Edgren,Sthlm, 11.11.41 infunnit som ombord på Lestris under fartygste lossning i Gävle.

Bordläggningen STB sida.

Plåt nr 7 i stråket under berghultsstråket förnyas. Över - och underliggande plåt rikats. liksom 6 spant och kontraspant. 60 meter växlar i angränsande plåtar efterses och riktas såsom behövligt.

Enligt befälet hade 6''' vatten pejlats ovan bottengarneringen i rum 2. 25% av garneringen förnyas och tanktaket i rum 2 rengöres och strykes med slushingolja.För detta arbeta måste 143 kvms garnering upptagas och återläggas.

Lestris sakdor reparerats vid Oscarshamns varv för kr 3845:-
SKN ersatt rederiets förluster med kr 4796:77 den 1.10.42

Egna noteringar Anfallet

ägde rum 10 distansminuter öster om Amelands fyr, Frisiska Öarna. För fler detaljer se Gunlög 27.10.41

Historik

Laståtngare på 2629 brton byggd 1898 vid A.Rodger & Co i Port Glasgow av stål. (Ex Lao, Hyllos, Craigneuk) L . 95,1m B. 13,4 Tillhörig red AB Iris (S.Abrahamsen),Kungsgatan 3, Stockholm, 4300 dw. 853 ihkr tripleexp. maskin från Hall,Brown, Buttery & Co. Byggd för Craig Line ss Co i Leith som Craigneuk. Inköpt av red AB Iris som Lestris 1925 från Svenska Socker-

LESTRIS 27.10.41

fabriks AB i Stockholm som 1920 köpt ss Lao från red ab Nordstjernan i Stockholm, 1915 köpte ss Hyllos från AB Navigator (G.W.Snellman)i Kristinestad, Finland. Lao låg upplagd 1915-18 eftersom hon inköpts från krigförande land men gjorde 1918-20 resor till Sydamerika och USA:s väst-kust, men var redan då alltför omodern för Nordstjernans behpv. I sina unga år fraktade ångaren under en lång tid kol till valfångarna i Södra Ishavet. Lestris var en typisk 1890-tals trampångare med back,brygga och poop, 4 luckor, 2 master. Befh sedan 1920 kapetn Mellin. - 24.9.41 fick hon smärre plåtskador på BB låring vid sammanstötning med en tysk ångare på Elbe. Den 2.10.43 då Lestris låg till ankars i Luleå kapsejsade lillbåten och 2 man drunknade, smörjare Svedlund och jungman Fransson..
På resa Luleå-Furuögrund för komplettering av massalasten gick Lestris tis fm 8.12 53 i hård strömsättning hårt på grund på Rommelsöhällan i leden vid Furugrund, Skellefteå. Läck i förpiken. Poseidom till assistans. Drogs flott 10.12 efter läktring och gick in till Skelleftehamn för dykarundersökning. - Efter ett drygt års uppläggning såldes i Oscarshamn såldes Lestris i jan 1960 för 265.605 kr till AB Gotthard Nilsson i Älmhult och skrotades ner liggande i Västeås djuphamn. Lestris var då hon ströks ur fartygsregistret 1960 den sista engelskbyggda trampångaren från 1800-talet i svenska handelsflottan.

ROLF 28.10.41 100% krig.

LÄMNAT ROTTERDAMKONVOJ MED SLAGSIDA I HÅRT VÄDER - GRUNDSTÖTT VID AMELAND.

Rapport.

Ons 22.10.41 avgått Stockholm destinerad till Rotterdam med rums-& däckslast av sågade trävaror: I rummen 316,651 stds, på däck 194,691 std till 5 meters höjd på fördäck och 3,5 ms höjd på akterdäck. Däckslasten stöttad och surrad med mellan- & toppsurrningar av kätting. Djupg F 13´7´´- A.16´6´´. 17 ombv. Utsvängda livbåtar.

Mån 27.10 på kvällen i hårt väder växande slagsida i tysk konvoj.Måst lämna konvojen med 20 STB slagsida och besättningen i arbete med att lämpa däckslast överbord för att rädda fartyget. Alla fyrar släckta. Under gång med sakta fart grundstött 28.10 kl 00.40 vid Amelands nordvästspets,c:a lat. N 53 29´ - 0.5 35´. NW kuling,mulen luft,överbrytande sjö, BO och befh på bryggan. Lyckats ta sig flott 01.10 och återvänt till Cuxhaven.

Journalutdrag.

(Sammanställning av utdrag på SKNEIII inkl ny grundstötning 5.12.41)

Mån 27.10. lättat ankar på ankarplatsen O.Cuxhaven 03.45 och fortsatt under lots ledning.Fått marinofficer, BO, ombord kl 05 vid Cuxhaven. Lämnat lotsen 06.30 vid Elbe fyrskepp varvid BO övertagit kommandot.Fortsatt i konvoj med 5 andra handelsfartyg och eskort av förpostbåtar. Laber W bris som mot e.m svängde till NW och hastigt ökade i styrka. På kvällen NW halv storm.Befh och BO på bryggan. Vid kursändring kl 22.45 fick Rolf vind och sjö på STB bog med svår sättning i den grova sjön. Svåra sjöar brutit över backen och vatthet inträngt i fartyget genom skansnedgångarna (Die Niedergänge) Fartyget börjat få STB slagsida som hastigt tilltagit. Då slagsidan uppgick till 20 STB beslöts att kasta däckslast på STB-sidan för att häva slagsidan och rädda fartyg och last. Rolf måste kl 22.53 sakta ner farten vilket signalerats till konvojledaren.Hela besättningen, utom de som behövdes för manövreringen,sats i arbete med att kasta last överbord från fördäckslasten. Kursen ändrats mera sydvart och konvojen försvunnit i mörkret. Med långsam fart hade fartyget stor avdrift i den hårda NW vinden och svåra sjön. Sista ortsbestämning kl 23.20 vid en grön lysboj från vilken styrdes SOtS medan last lämpades överbord.

Tis 28.10 kl 00.40 grundstötte fartyget på sandrevlarna vid Amelands NW-spets.Kastningen av last avbröts och besättningen samlades midskepps med påsatta livbälten. Fartyget började slå på grundet i den grova sjön och svängde med BB-sidan tvärs för bahken,Maskinen arbetade full fart back och rodret lagts STB.Rolfs akterskepp arbetade sig upp mot vinden med stark slagsida åt BB .Ett svårt brott gick över akterskeppet varvid stöttor och surrningar på akterdäck bräcktes och en del av däckslasten rasade övebord,medrivande livbåten och en del andra däcksinventarier.

ROLF 28.10.41

Då aktern kommit upp mot vinden slogs stopp och sedan full back i maskin med hårt BB roder.Fartyget svängde BB hän och kom flott kl 01.100 Full fart slogs med kurs nordvart och behölls kurs och fart tills fartyget åter kommit in i farvattnet. Då 2 fartyg på östlig kurs sågs närma sig slogs stopp i maskin kl 01.28.Det beslutades att följa efter dessa fartyg till dess den gräna lysbojen passerats,så att positionen åter kunde bestämmas. Slagit full fart i maskin 01 40å - varvtal 88 - och kl 02.45 passerat den gröna lysbojen i hård NW kuling .Beslöts nu att vända om mot Cux haven. Fått lots 04.40 vid Elbe Feuerschiff och kl 07 ankrat på Cuxhavens redd.

Ons 29.10 Lättat ankar 07.45 och fortsatt under lots ledning. Fått hämnlots kl 08.40 och förtöjt i Cuxhaven 09.15. Dykare R.Priess ~~[illegible]~~ mån 3.11 undersökt botten och propellern och funnit BB slingerköl upptryckt mot bordläggningen på 5 meters längd om BB.Slingerkölens aktre del slitits bort. Två stora bucklor i botten under maskinrummet,c:a 2 meter långa med ett största djup av c:a 15 cm.Logglinan klämts fast mellan stävhylsan och propellern men kunde avlägsnas av dykaren. Inga andra skador kunnat konstateras. Tis 4.11 på e.m kompassjustering. Ons 5.11 avgått mot Rotterdam. Tors 6.11 till ankars innanför den Helders pirar i väntan på avgångsorder. Sön 9.11 kl 09 fortsatt i konvoj med 9 andra handelsfartyg. Fått lots vid Hook van Holland kl 17.55 varpå konvojen upplösts. Kl 19.40 ankrat i Nieuwe Maas, Seekontrolle kommit ombord. Kl 19,55 tagit upp ankaret mitt i farvattnet eftersom fartyget kommit för nära förtöjningsbojen. Total mörkläggning,landskonturer kunde dåligt skönjas.Då bojen passerats beordrade lotsen saktafram i maskin och just då hördes att propellern slog hårt mot något varför maskin stoppades. Vid tillfället rådde flod. Funnit att propellern fastnat i bojen,fällt STB ankare. Först då tidvattnet kantrat kom Rolf klar bojen. - Mån 10.11 kl 09 lättat med hamnlots ombord och assisterav 2 bogserbåtar gått uppför floden. Förtöjt 09.30 vid kaj i Rotterdam. Mån 17.11 var Rolf utlossad,dockades den 18.11 på morgonen för reparation, utdockades mån 1.12 kl 09 och avgick kl 09.10 tors 4.12 från Rotterdam destinerad till Hälsingborg med rumslast av 1451 ton kol. Djupg F.13'3" A 16'3" . Kl 14.15 lämnat Hook van Holland i konvoj om 4 lastfartyg med eskort av förpostbåter och minsvepare. En tysk marinofficer på bryggan fört befälet. Före Rolf gick danska ss Kai och svenska ss Ariel.

Fre 5.12 kl 07.56 stoppade ss Kai plötsligt och gav backsingaler. Tjocka rådde med WSWbris och smul sjö. .Rolf genast slagit stopp i maskin men fick grundkänning 07.58.Slagit back och genast bärjat gå akteröver.Inget läckage. Kl 08 var Rolf flott å djupt vatten.Plats för grundkänningen lat N 53 32,5'- O 5 59'utanför Schiermonnikoog, enligt marinofficerens beräk-

ROLF 28.I0.4I

ning. Då Rolf kl 08.I2 låg under manöver och gång akteröver kom en förpostbåt för nära BB låring och tryckte in 4 relingsstöttor på poopens BB-sida. Förpostbåten kom med full fart och beordrade i megafon Rolf att ansluta sig till den övriga konvojen. Rolf följde efter ett annat eskortfartyg ut till de övriga fartygen vid en böj varefter resan fortsattes. ss Kai och ss Ariel ej kunnat ta sig loss. Kl II.55 ankrat på grund av tät tjocka Lättat kl I6 och fortsatt.

Lör 6:I2 kl I0.45 lämnat BO i Cuxhaven.

(Rolfs haveri den 5.I2.4I finns i KK vol 26 och blev föremål för särskild sjöförklaring. KK memorial som orsak fastslagit " det av tyska marinen under rådande krigsförhållanden praktiserade hemliga konvojreglementet, vari bestämmes att befälet ombord icke får taga befattning med fartygets navigering å Holländska och Tyska kusterna.)

-SSKN (H) Vol 25 Crewlist

Befh Johan Anton Ferdinand Davidsson, Slottskogsgatan 60F, Gtbg, I0.I0.03 (Sedan I4.3.4I)

Ie styrman Carl Gustaf Emil Ripa, II.4.98

2e styrman Johan Edvin Emanuelsson, Munkedal, 6.2.0I (I5.3.4I)

Chief Nils Mauritz Holmgren, 25.8.85

2e maskinist Alfred Olsson, Hålsta, 2.7.76 (Nov I93I)

Stuert John Hedlund, I9-9.92

Kock Karl Peter Johannes Kölbel, 9.I.0I

Matros Gustav Thomas Svensson, 30.5.82

Matros Oscar Paul Hageström, Pataholm, I0.I2.I5 (25.7.4I)

Lättmatros John Valfrid Nording, I6.I2.I7

Lättmatros Johan Algot Briggenham, Göteborg, II.6.I6 (2.9.4I)

Jungman Nils Olof Gunnar Jönsson, I.3.24

Donkeyman Frans Erik Mauritz Ritzén, I7.2.04

Eldare Erik Johas Valentin Jonsson, I4.2.08

Eldare Erik Emanuel Lindqvist, 27.2.I6

Eldare Knut Uno Sven Pettersson, 29.I2.I6

Maskinelev Bengt Sigvard Svensson, I7.3.24

Maskindagboken

Tis 28.I0.4I Stopp & full back kl 00.40. Stopp och full back 00.45 Full fart fram 00.46. Stopp 0I.28. Full fart fram 0I.40. Halv fart 02.40. Full fram 03.00 Sakta fram 05.I2. Full fram 05.I4 Fartyget haft grundkänning men åter kommit flott. Maskinens gång god efter grundkänningen men cirkulationsvattent bemängt med mycket sand under manövrerna vid tiden för grundstötningen. ss Rolf, Cuxhaven 30.I0.4I

Maurits Holmgren

Ie maskinist.

ROLF 28.10.41

Sjöförklaring på konsulatet i Rotterdam 17.11.41

Befh Davidsson: Navigeringen skötts av den tyske konvojledaren som inte tillåter att några anteckningar eller positioner anges i skeppsdagboken. Jag utövade vaktbefälet vid själva grundstötningen och befann mig på bryggan tillsammans med BO, rorsman och utkiken. Deviationen kontrollerades under resan så ofta vädret tillät. Deviationsundersökning företogs i Stockholm 22.10.41. Vädret var hårt med stark strömsättning. Alla fyrar släckta. Det lodades inte före grundstötningen enär lodning ej får företagas annat än på BO:s order. Före grundstötningen hade fartyget 20° STB slagsida.

2e styrman Emanuelsson: Skulle tagit vakten kl 24 men var ~~xxxxxxx~~ enligt order istället behjälplig att lämpa virke överbord från fördäckslasten. Det var halv-storm med hög sjö och mycket mörkt.

1 maskinist Olsson: Kommit ner i maskin kl 23 den 27.10 då fartyget befann sig i fara för att vara till hands om något skulle inträffa. Tog över vakten kl 24. Straxx därpå kändes och hördes att fartyget tog grundkänning. Han och chiefen utfört alla order från bryggan korrekt.

Matros Hagström & lättmatros Briggenham: Utpurrade på däck kl 23 att lämpa däckslast överbord på grund av svår slagsida. Befann sig där vid grundstötningen. Slagsidan vid grundstötninge varit något mindre på grund av lämpning av last.

Sjöförklaring i Göteborg 15.12.41 om G.den 5.12

Befh Davidsson: Varit på väg till bryggan efter ha druckit kaffe då maskin stoppat. BO givit direkt order till rorsman om styrningen och även givit order om maskinmanövrer som befh vidarebefordrat till maskin. Rolf hade gått långt akter om ss Kaioch aldrig varit i beröring med denna ångare. BO sagt sig tro att grundkänningen orsakats av tidvattenströmmen. Befh varit förbjuden att ta del i navigeringen och följaktligen varit förhindrad att vidtaga åtgärder för bestämmande av fartygets kurs och position. Inga andra skador uppstått än på räcket på BB låring genom förpostbåtens manöver.

2e styrman Emanuelsson: Uppehållit sig på bryggan vid grundkänningen den 5.12 jämte BO samt befh som kommit upp strax innan grundkänningen. Alla order om stryning och maskinmanövrer givits av den tyska officeren . Fartygets befäl hade varit förbjudet att ta del i navigeringen.

Vicekonsulatet, ~~Cuxhaven~~, Hamburg, 5.11

fått rapport från Peter Heim, Schiffsmakler, Cuxhaven, att Rolf efter omstuvning av trälasten och kompassjustering fortsätter 5.11 på morgonen mot Rotterdam. Måste dock åter besiktigas i Rotterdam för ev. reparationer.

ROLF 28.10.41

Dispache i Hamburg 21.10.42

Heinrich Burkhard,Hamburg, dispachör.
Mottagare av trälasten var Importetion Bois Anciennement Snauwaert SA i.Rotterdam och lasten hade intagits i Skutskär. Avlastare Stora Kopparbergs Bergslags AB. Rolf avgick från Skutskär 13.9.41 kl 06 med 555 stds trävirke varav 19i,75 stds på för-och akterdäck. Kl 20.30 samma dag gick Rolf på grund på nordsidan av Växlets fyr i svag bris och god sikt och bottentank 5 vattenfylldes. Efter läktring av däckslast flottatgits av Herakles den 15.9 kl 15.10 och ankrat . Gått in till Stockholm frihamn 16.9 och lossat hela lasten. Dockad vid Finnboda och reparerat för 43525 kr. Bucklor under förskeppet. Rent civilhaveri
Först 22.10 med intagen last avgått från Sthlm mot Rotterdam.
Av dispachen framgår att reparationen i Rotterdam vid Rottemsamsche Droogdok kostat Fl 11.298;- och att en ny livbåt lev.av Lödöse varv för 1802;- kr. 10 stds ~~xxxxx~~ virke lämpats överbord, värd kr 4101;-

UTDRAG UR PROTOKOLL FÖRT PÅ SKN 10.12.42

Ledamöten Bergström föredrog angående ss Rolfs grundstötning 28.10.41 vid Ameland under fartygets fortsatta resa till Rotterdam .Fartyget,som med tysk s.k Begelitungsoffizier ombord gick i konvoj,måste till följd av stark slagsida,förorsakade av hårt väder med grov sjö och överspolning av däckslasten,bryta sig ur konvojen och söka sig in mot kusten. Grundstötningen inträffade kl 00.40 under det att samtliga fyrar voro släckta. Fartyget lyckades därefter ta sig in till Cuxhaven. Om fartyget, i stället för att ta sig in mot land sökt hålla sjön för att motverka slagsidan, hade det uppenbarligen i dessa farvatten löpt risk för minsprängning.
Med hänsyn till omständigheterna i ärendet ansåg Nämnde haveriet helt ersättningsgillt under krigsförsäkringen,därvid emellertid förutsattes,att även ledamoten Eklund efter granskning av handlingarna komme att biträda Nämndens beslut. I detta ärendes handläggning deltogo icke ledamöterna Henriques,Lange och Rogberg.

In fidem
Fritz von Schwerin.

Brev till justitierådet Rudolf Eklund,Sthlm, 12.12.42.från SKN.

Grundstötningen vid Ameland fann Nämnden vara ersättningsgill såsom krigshaveri med 100% och på den punkten kan man nog knappast ha olika meningar. Bergström lät dock förstå att han ansåg att däckslasetn varit för hög,ehuru han medgav att det nog var omöjligt styrka att så varit så varit förhållandet och han var med om att betrakta haveriet såsom 100% krigsrisk när hans tanke om däckslasetn icke vann någon genklang.

(Eklund var VD för Svenska Personal-& pensionskassan.)

ROLF 28.10.41

Dispache i Göteborg 17.6 43.- Kaj Pineus

J.H.Meyer & J de Jong besiktigat Rolf i Rijnhaven i Rotterdam 11.11.41.
Befh hade då rapporterat att 11 std virke måst kastas överbord 27-28.10 att farten minskades och Rolf lämnade konvojen med vinden på STB bog, att fartyget grundstötte 00.40 den 28 10 och slog botten hårt i med BB-sidan, för- och akterskeppen mot grund, att maskinen gick back och fartyget härvid kom flott, att en brottsjö spolade 35 stds trävaror överbord från akterdäck, att fartyget återvände till Cuxhaven där lasten omstuvades, fartyget undersöktes och maskinen överhalades och rengjordes från sand i cirkulationssystemet och att fartyget därefter fortsatte till Rotterdam.

Följande rep. utförts i Rotterdam.
2 kölplåtar riktats, 2 plåtar i A-stråket stbd och BB riktats liksom ytterligare ~~8x~~ 8 plåtar i B,C,D-stråken, 8 Sex spant i förpiken riktats stället, 2 bottenspant riktats i panntrumstanken och 12 bottenstockar i maskinrumstanken, slingerkölen BB delvis förnyast, slingerkölen STB riktats på 2 ställen, 697 startade nitar i bottenbordläggningen förnyats efter losshuggning, 340 läckande nitar diktats, läckande växlar svetsats, 25 sprungna nitar i propellerramen förnyts mm inkl rep av några bucklor i sheerstråket.
Reparationskostnad Fl 11298;- = kr 10848;-
Vid grundstötningen 28.10 förlorades då akterdäckslasten gick överbord; en flotte med tillbehör, en eka med åror, 1 kapell till motorlivbåten, 6 täckpresenningar, loggklockan med lina och skädda, en 6 meter lång trästege, 60 famnar 3" manillatåg, en ansättningsskruv till däckslast-örrning.

Assurans

S KN i dispachen ålagte betala 62709:66
AF ålagts betala 74251:04 för ett antal småhaverier (ej krig)

DATA Eget

LASTÅNGARE PÅ 1154 brton byggd 1919 vid De Hahn & Oerlemann i Heusden stål. (Ex Leila-33, Oscar) L. 65 B 10 Tillhörig Red AB Sylvia (A.Billner) öteborg.

ROLF 28.I0.4I

GALEASEN ROLF BOGSERAD I SANK AV TYSK FÖRPOSTBÅT I GROV SJÖ I5´ SW HÅLLÖ.

Rapport

Avgick ons I5.I0.4I från Svelgen vid Florö,Norge destinerad till Odense. Rumslast av I00 ton tackjärn i 35-kilostackor samt I,4 ton bohag i 26 kollin .Djupg F 3 meter- A 3,8 meter. 3ombv
Mån 28.I0 kl 05 sprang läck och sjönk c:a I5´SW Hållö fyr i SO storm med hög sjö då hon var under bogsering av en tysk förpostbåt. Länspumpen gått sönder. Sjönk vid 06-tiden.

Besättning:

Skeppare/ägare Erik Nestor Nestorsson, Sjöviken,Hamburgsund
Bästeman Johan Bo Johansson, Hamburgsund, 20 år
Jungman Axel Höök, Hamburgsund, 2I år.

Händelseförloppet:

Vid pass kl I6 mån 27.I0 prejades vi c:a I5´W Väderöarna sv en tysk förpostbåt,som efter undersökning av fartyegts papper och last satte en tysk signalmatros ombord samt tog oss på släp med sydlig kurs i laber W bris. Efter c:a 3 timmar hade vinden ökat till full SO storm och efter att vi upprepade gånger måst signalera efter mindre fart gavs order om ostlig kurs. Påfrestningarna var nu ganska kraftiga och läckage kunde märkas men kunde hållas läns med pumpning. Efter ytterligare 2 timmar hade sjön ökat ännu mer och bogsertrossen brast. Som det nu var omöjligt att få en ny tross över startades åter vår motor och reglementsenliga lanternor sattes.Vid 05-tiden tis 28.I0 sprang den gjutjärnsring som håller packningen i pumpen sönder och sedan vattnet stigit så att motorns drivhjul tog vatten gavs SOS och efter ungefär en timmes tid lämnades fartyget. Samtliga 3 ombordvarande blev med en lina halade genom vattnet över till det tyska fartyget som senare landsatte oss i Fredrikshavn.

Fredrikshavn 30.I0.4I
Erik Nestorsson
Befh

UDHP80c 85I5 Telegram till UD från Köpenhamnsbeskickningen 29.I0

I2 Enligt meddelande vicekonsuln Frederikshavn har motorskonert Rolf från Hamburgsund på resa Svelgen Florö till Odense med I00 ton tackjärn 27 ds uppbringats av tyskt foerpostfartyg och under hårt väder totalfoerlist 28 ds stop Besaettningen 3 man infoerda vaelbehållna Frederikshavn där de ännu kvarhålles av tyska militärmyndigehetr stop fartyget försäkrat i Göteborgs och Bohusläns Ömsesidiga Försäkringsförening Uddevalla =
= Barck-Holst.

ROLF 28.IO.4I

Skrivelse från marinattachén vid Berlinlegationen 3I.IO.4I

Berlin FÖRTROLIGT

Marinattachén
Nr 948/4I

Till Kunglig Maj:ts Minister i Berlin.

Vid sammanträffande idag med Vizeadmiral Fricke, Chef des Stabes der Seekriegsleitung, omtalade denne, att svenska motorseglaren Rolf, välkänd för Tyskarna från sjöfart på västkusten till Danmark och Norge, sannolikt under gårdagen sprungit läck och sjunkit i Kattegatt. Tyska sjöstridskrafter befunno sig i närheten och bärgade besättningen. Fartyget sjönk under fötterna på densamma. Amiralen vädjade till mig att framföra en emställan till Svenska regeringen att tillsvidare icke vidtaga några åtgärder i denna sak förrän den tyska undersökningen i frågan slutförts. Sådan undersökning har omedelbart igångsatts. Framför allt hoppades amiralen att man icke från svenskt håll skulle giva offentlighet åt någon förmodan att fartyget sänkts av Tyska stridskrafter, enär detta icke vore med verkligheten överensstämmande.

Berlin 3I.IO.4I
And Forshell
Kommendörkapten.

Brev till UF från beskickningen i Köpenhamn 3I.IO.4I

Jag får härmed vördsamt inrapportera att de tre männen från Rolf frigivits den 30 ds och anlända till Köpenhamn i afton, varefter de under loppet av morgondagen torde kunna förpassas till Länsstyrelsen i Malmö. Om händelsen berättar vicekonsuln i Frederikshavn i brev att Rolf uppbringats kl I6 den 27.IO c:a I5 kvartsmil W¼N af Väderö, Bohuslän av ett tyskt förpostfartyg som beordrade skepparen att komma ombord med pappren. Samtidigt med att han returnerade till sitt fartyg medföljde en tysk vaktpost ombord i Rolf och man fick order att följa efter det tyska fartyget med kurs syd mot Skagen. Då Rolf sackade akteröver fick den en tross ombord från förpostbåten. Orsaken till uppbringningen angavs inte och låter sig inte fastställas här. Rolf sjönk I5-20 kvartsmil SW Hållö fyr. Fartygets papper och besättningens ägodelar gick ner med fartyget. Med undantag av bästeman Johansson, som har sin sjöfartsbok i behåll, har de övriga två inga legitimationspapper. Då de militära formaliteterna ordnats utgår jag ifrån att besättningen kommer att behandlas som förlist sjöfolk. - Vid telefonsamtal med beskickningen har vicekonsuln som sannolikt skäl till uppbringningen anfört att Rolfs befälhavare underlåtit att anlöpa Kristiansand, trots att detta ålåge honom enligt det för resan utfärdade tyska tillståndet (Schein).

Köpenhamn 3I.IO 4I
U.Barck-Holst Konsul

ROLF 28.IO.4I

Sjöförklaring i Uddevalla lör I5.II.4I kl I2

Fartyget ej krigsförsäkrat.
Assurerat i Göteborg-& Bohusläns Ömsesidiga Assuransförening.
Samtliga papper gått förlorade.

Rapport ingiven av skepparen.

Avgick Svelgen kl I3 ons I5.IO.4I. Anlände till Lyngör lörd 26.IO och låg över natten vid en brygga. Fortsatte resan Sön 27.IO kl 08.30 med kurs O½N, fart drygt 5 knop, laber W bris, smul sjö. Vid I6-tiden samma dag siktades ett tyskt marinfartyg som prejade oss och undersökte fartyg och last,varefter order gavsom sydlig kurs. På mina protester svarades att vi befunno oss på förbjudet vatten och att order måste åtlydas. Vi fick en signalmatros ombord och som vår fart tydligen var för liten manades en bogserkabel ombord .Vädret var ännu fint. Efter 3-4 timmar svängde vinden till SO och ökade till kuling såatt vi upprepade gånger måste signalera mindre fart. Efter ytterligare 2-3 timmar hade sjögången ökat ännu mer och full storm rådde. Vi meddelade att vi sprungit läck och från marinfartygetgavs då order om ostlig kurs. 30 minuter senare brast bogserkabeln och i mörkret och ovädret kunde ingen ny bogserkabel fås över. Vi startade vår motor och kursen sattes ONO. Läckaget ökat något men kunde gott hållas genom pumpning. C:a kl 04 den 28.IO siktades Hållö i NO. Kl 05 c:a rapporterade jungman att pumpen inte fungerade längre och det visade sig att den gjutjärnsring som håller packningen gått itu. Vattnet steg nu och då motorns drivjhul tog vatten gav vi SOS-signal varefter det tyska fartyget efter någon timme med lina lyckades rädda oss samtliga över till det tyska fartyget som landsatte oss i Fredrikshavn. Enligt uppgift av tyskarna på förpostbåten,som låg kvar på olycksplatsen sjönk Rolf omkring en timme efter det vi lämnat henne.

Hamburgsund IO.II.4I

Sakkunniga: Hamnkapten Knut Beckeman & vicekonsul Charles Thorburn.

Befh Nestorsson: På sakkunnigas frågor upplyst att djupgåendet gällde salt vatten, att lasten varit jämt fördelad i fartyget utan tomrum , attRolf närmast före denna resa gått med trälast Karlstad-Sandnäs och dessförinnan fraktat råkrita Stävens-Lärje. Bogserkabeln var angjord til ankarspelet och var en manillatross,c:a 75 meter lång,de 2 sista timmarn före förlisningen I00 meter lång, storseglet var hissat under bogseringen,bogserkabeln brast alldeles intill Rolf,den tyske signalmatrosen vägrade hjälpa till vid handpumpen,han hade sin post vid sigaleringar att sköta. Rolf var inte klassad och hade inte besiktigats av Fartygsinspektionen under de 3 år jag haft det. På ytterligare frågor svarat: Rolf uppbringades på internationellt vatten I2-I5 sjömil WNW Väderöarna Maskinpumpen hela tiden varit igång. Under resan hade skylightet två

ROLF 28.I0.4I

gånger brutits men åter lagats av besättningen. Drevet tydligen gått ur bottennåten i den grova sjön och på grund av påfrestningarna vid bogseringen. Ingen reservring till pumpen fanns ombord. Då vi gick från Lyngör ämnade jag gå till Hamburgsund och därifrån fortsätta resan. Då vi prejades var vi 3 timmars gång från hemorten och 8 timmars gång från Lyngör. Rolf var inte krigsriskförsäkrad.
Bästeman & jungman vistordat.

KK memorial 3I.I2.4I
Sprang läck och sjönk som följd av påfrestningarna under bogsering med hög fart under ogynnsamma väderleksförhållanden.

Ex Officio
Bo Bergström.

T.Fredh: Sjöfolk & Kustbor.

Tysk krigshandling.

Den 28.I0.4I sprang kuttern Rolf från Hamburgsund läck och sjönk i Skagerack. Hade resan fått gå som skepparen Erik Nestorsson-Lyckvik velat, hade Rolf kommit fram med sin tackjärnslast till Odense. Istället blev Rolf utsatt för tysk krigshandling som gjorde att båten förliste. Rolf hade lastat tackjärn i Svelgen i Norge och var på väg till Danmark Förutom Lyckvik bestod besättningen av harry Höök och Bo Tollborn från Hamburgsund. Ombord fanns också ett större möbleman som skulle lossas i Göteborg. Det tillhörde en norrman som på olika vägar tagit sig till Sverige. Destinationen Göteborg gjorde att Rolf tog en kurs söderut närmare Bohuskusten. C:a I5'W Väderöarna blev Rolf prejad av en tysk patrullbåt. Skeppare Lyckvik berättar: " Vi försökte förklara för tyskarna att vi först skulle lossa i Göteborg, men de lyssnade inte på det örat. Tyskarna hävdade att tackjärnet var den huvudsakliga lasten och det skulle utan dröjsmål till det tyskockuperade Danmark. En tysk signalmatros sattes över på Rolfoch patrullbåten tog oss under bogsering mot Skagen Tyskarna tyckte att Rolf gick för sakta. Efter några timmar ökade vind och sjö till storm. Signalmatrosen började förstå att bogseringen inte kunde fortsätta länge till. Bogseringen frestade på skrovet och Rolf gick läck. Sent omsider släpptes bogserwiren. Då släckte vi lanternorna för att försöka ta oss in till kusten själva. På natten steg vattnet och vi kunde inte hålla Rolf läns. Då var vi tvungna sända SOS med en ficklampa Det visade sig då att även patrullbåten hade släckt sin lanternor och låg alldeles intill oss och bevakade oss. Till sist måste vi lämna Rolf och halades med linor över genom vattnet till patrullbåten, vi tre och signalmatrosen. Vi blev korrekt behandlade ombord. Bogseringen skedde mot min vilja. Situationen var dock sådan att det här var tyskarna som

ROLF 28.10.41

hade kommandot.Det blev lite kusligt när vi förstod att Rolf skulle sjunka och vi inte såg patrullbåten, som var en ishavstrålare. Vi blev väl mottagna och trakterades med ägg,fläsk och Rom. Vi undrade förstås hur det skulle gå när vi i Fredrikshavn fördes till Hindenburglägret,ett soldatläger nära hamnen, men efter 3 dagar blev vi genom konsulatet hemskickade.

Egna noteringar

Historik

Motorgaleas på 72 brton byggd 1884 av Wilkins i Wivenhoe,England av ek och furu. (Ex Queen) L. 20,8 B 5,8 Ägd och förd av skeppare Eric Nestor Nestorson i Hamburgsund som i mars 1937 inköpt Queen från A.H.Kristensson partrederi på Björkholmen. Byggd som kutter för fiske på Doggers Bankar och inköpt 1901 till Sverige. 100 ton dw. 65 hkr råoljemotor. Sist torrsatt i augusti 1941. 3 mans besättning. Inte krigsförsäkrad. -Den 28.10.41, samma dag som Rolf, sjönk en annan veteran vid Skeppsholmeni Stockholm, nämligen den f,d ångkorvetten och världsomseglaren Vanadis, använd som logementsfartyg av Marinen. Hon sprang läck och sjönk i marvatten 15.30. Hon upphöggs 1942-43 vid Ideals varv vid Smedsudden i Stockholm.

Ej på SKN

Eftersom Rolf inte var kaskoassurerad mot krigsrisk i SKN kom haveriet aldrig upp där. Frågan är om det skulle bedömts som ett rent civilhaveri eller ej.

Nestorsson i intervju

I en radiointervju 1982 berättade skeppare Nestorsson om Rolfs förlisning att Rolf sprang läck under bogseringen på grund av rycken i bogser kabeln i den grova sjön. Då kabeln till sist gick av blev det ett ryck så att Nestorssons guldur, som hängde på skottet i styrhytten , föll i durken. "Jag fick inte rätt på´na. Det var inte tid å tänka på sånt." Tysken tände nu strålkastare och lanternor sedan Rolfs livbåt ,som låg tvärs på racket, gått runt och blivit full av vatten. Tysken släppte ut en livboj med ljus på i en lina som fick driva ner mot Rolf. Sedan fick de 3 ombv en i taget hoppa i sjön med livbälte på och blev inhalad. Tyskarna högg tag i kragen på oss och ryckte upp oss. I fredrikshamn fick vi mat och kläder. Yngste man, Axel Höök, fick en fin uniformsjacka med epåletter och allt, han var så fin!

UTÖ 3I.IO.4I

ÖVERFLYGNINGAR; ELDGIVNING OCH EXPLOSION PÅ RESA EMDEN- HAMBURG.

Journalutdrag

Tis 28.IO.4I kl II avgått från Emden destinerad till Hamburg i barlast. KlI5 lämnat lotsen utanför Borkum och fått BO ombord. Fortsatt.Kl I6.50 vänt på grund av storm ,N 8-IO Beaufort ,med hög sjö.Fartyget svårt att styra. Ankrat på Borkum redd I8.IO.

Ons 29.IO Lättat ankar I5.I5 och fortsatt med samma officer ombord,men kl I7 vänt på grund av storm,NW 8-IO Beaufort.Fartyget svårt att styra samt sätter och slingrar svårt. Kl I7.55 ankrat på Borkum redd.

Tos 30:IO Till ankars hela dygent på grund av storm, NO 9-IO Beaufort.

Fre 3I.IO lättat ankar I4.30 och avgått med samma officer ombord. Vind NO 3-5, senare ökande till 7 Beaufort. Under efternatten haft upprepade överflygningar av plan på mycket låg höjd, mellan 200 och 300 meter. Planens kurs ostlig. Samtidigt kraftig eldgivning från land. Kl 23 kändes en kraftig stöt i fartyget och en hög vattenpelare observerades c:a 30 meter akter om fartyget. BO förmodade att en magnetmina exploderat. Inget läckage vid rundpejling.

Lör I.II Regelbundet rundpejlat rännstenar och förpik men fartyget läns. Vinden ökat till storm med våldsam slingring och sättning .Kraftiga slag förmärktes i botten.Kl I3.55 fått lots ombord innanför Elbe II. Kl I6.IO avlämnat officeren vid Cuxhaven. I9.25 lotsbyte vid Brunsbüttel I9.45 ankrat och mörklagt på grund av flyglarm.

Sön 2.II kl 02 lättat och fortsatt. Fått hamnlots 05.50. Anlänt Hamburg Neuhafen 07.40 och förtöjt vid kaj assisterad av bogserbåt och båtsmän.

E.Ljungström Carl Hammarlund Hamburg 2:II.4I
Ie styrman 2e styrman Bengt Engdahl
Befh

Dykarundersökning i Gävle I4.II.4I

Dykare A.Pettersson i Gävle undersökte I4.II. Utös botten,roder,stävar och propeller med hjälp av en kraftig el.lampa men inga andra skador kunde upptäckas än ett par mindre intryckningar om BB. Fått sjövärdighetsbevis att avgå med malmlast till Tyskland samt fortsätta tilltänkta resor.

Avfört på SKN 36.2.46

Eget Data

Lastångare på I444 brton byggd I914 vid Greenock & Grangemouth Dockyard av stål. (Ex River Teign,Holmpark) L.76 B II Tillhörig red AB Rex (Källström) i Stockholm.

Se minskakning I5.3.43

<u>UTÖ</u> 31.10.41

I nov 1952 såldes Utö för 507500 kr till Gennaro Jevoli FV Domenico i Neapel och fick namnet Emilia Jevoli. Den 26.11.53 grundstötte hob utanför Terkos på Turkiska kusten och blev vrak. Sista resan gick mellan Crolone och Galatz.

HEMLIG

BRAHEHOLM 1.11.41

JUST NÄR MÅNEN GICK I MOLN KOM DÖDEN

Rapport

Lör 1.11.41 kl 10.45 avgick RotterdamlWaalhaven dest. till Stockholm,med ass. av 2 bogserbåtar och med hamn- och sjölots ombord. Rumslast av 7762 ton kol för Stockholms gasverk. Djupg.F 24'3''- A.25'5" 37 ombv samt tysk Begleitoffizier, signalmatros och 3 marinsoldater till betjäning av spärrballong. Kl 12.10 under flodlots ledning. Vid Hook of Holland lämnat lotsen och gått in i konvoj. Utkik på backen.

Kl 22.50 i höjd mes Terschelling, på 2e styrmans vakt, mörkt, NO5, god sikt anföll ett bombplan på låg höjd som beströk däcken med ksp-eld och fällde bomber runt om fartyget utan att träffa. 2e maskinist C.Carlsson på däck midskepps BB hann ej ta skydd och blev träffad i övre delen av bröstet på vänster sida. Han dog kl 05.35 söndag 2.11. Tio minuter senare exploderade spärrballongen och brann upp. Kl 08.30 anföll ett bombplan som fällde 5 st bomber tätt om STB akterut. Pejlat nr 1 och 2 rännstenar. Läns.

Ons 5.11.förmärktes 1" daglig ökning i nr 1 rännstenar. kl 19.30 ankrat på Trelleborgs redd, STB och 20 famnar. Mötande lotsbåt tagit över liket efter 2e maskinisten. Kl 21 börjat lätta, fortsatt resan kl 21.10

Lör 8.11 anlänt Stockholm kl 09.55 och ankrat utanför gasverket vid Ropsten STB + 45 famn.

ss Braheholm 10.11.41
C.B.Olsson
Befh

Kungl. UD
Ang. förolyckade maskinisten G.H.R Carlsson.
R.19 D/ 361

Stockholm den 5 nov 1941
Förtroligt

Överlämnas t. notarien Möller,KK, Sjöfartsbyrån, för förtolig kännedom.
Stockholm den 5 nov. 1941
J.Setterwall
Byråchef



Herr Direktör,

I anslutning till gårdagens telefonsamtal har jag äran meddela att kungl. UD från generalkonsulatet i Hamburg inhämtat, att ss Braheholm blivit beskjutet med kulspruta från ett flygplan, varvid förste maskinisten G.H.R Carlsson - född den 10 december 1913 och bosatt Storgatan 8b i Göteborg - dödats. Händelsen hade inträffat den första innevarande månad, då fartyget befann sig utanför Holländska kusten.

Braheholm hade under gårdagen befunnit sig i Holtenau, där en för den avlidne avsedd likista skulle anskaffas. Från Holtenau kommer fartyget att

BRAHEHOLM 1.11.41

avgå till Trelleborg, där stoftet kommer att landsättas.

Med utmärkt högaktning
J.Setterwall
Byråchef
Byrån för Arvs - &
ersättningsärenden.

Herr Direktören E.Carlson
AB Svenska Amerika-Mexicolinjen
Göteborg

(H)

Sjöförklaring i Stockholm tors 13.11.41 kl 11.30
inför lyckta dörrar

Rådhusrätten förordnade att, med hänsyn till sakens beskaffenhet, den fortsatta handläggningen skulle ske inför lyckta dörrar, i anledning varav tillstädeskomna åhörare finge avträda. Tillika förordnade Rådhusrätten, jämlikt § 36 i lagen den 28 maj 1937 om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar, att protokollet ävensom ingivna handlingar i ärendet, såvitt avsåge ärendets handläggning inför lyckta dörrar,skulle hållas hemliga inom en tid av 5 år från denna dag.

Befh. Olsson: Var tillfälligt under däck då de första bomberna fälldes. Så fort sig göra lät gått upp på bryggan och kvarstannat där resten av anfallet. 2e styrman, 2e maskinisten, kocken och smörjaren var på däck strax före anfallet. 2e maskinist Carlsson hade, antagligen av ren nyfikenhet, gått ut på däck efter den första bombfällningen.Besättningen hade upprepade gånger beordrats söka skydd i händelse av flyganfall. Fartyget ej fått några synbara skador. Mellan den första och andra bombfällningen hade ksp-beskjutning ägt rum vilken dödat Carlsson.

2e styrman Hindby: Vakthavande på bryggan där det fanns uppställt en stålkur för vakth. befäl och rorsman att söka skydd i vid flyganfall. 2e styrman hade ej sett när Carlssen träffades.

Smörjare Aaltonen: Var på däck och höll på att smörja styrmaskinen. 2e maskinisten var strax intill. Då planet återkom efter att ha fällt bomberber första gången sökte Aaltonen skydd. Planet gick så lågt att Carlsson inte hann undan.

Kocken Holm: Låg och sov när kockeleven purrade honom och varskodde om bombfällningen.Holm genast rusat ut i mässen där han träffat Carlsson som också tycktes ha legat och sovit och som sade att det var nära att Braheholm träffats. Både Holm och Carlsson var tämligensömndruckna, varför de inte beaktat riskerna utan gick ut och ställde sig i midskeppsgången BB, Holm i skydd av båtdäcket, Carlsson oskyddad.Även

BRAHEHOLM 1.11.41 

Aaltonen varit där och stått oskyddad. "Nu kommer det tillbaka!" sade någon av dem. Holm därvid rusat in i sin hytt för att ta på livbältet. Carlsson sprungit in i skydd av båtdäcket men sedan fortsatt att springa akteröver, troligen för att få bättre skydd.Planet kom förifrån på minst 200 meters höjd eftersom spärrballongen befann sig befann sig på 200 ms höjd. Utkommen i det fria på akterdäck träffades Carlsson i bröstet, sannolikt av en kula från planets aktra kulspruta.

Crew list

Saknas helt på såväl KK som UD och SKN.

Besättningen utgjordes av 37 man, vartill kommer en Begleitofficer,en signalmatros och 3 man ballongbetjäning.

Namngiva ombv är:

Befh Charles Bertil Olsson, Långåsliden 6,Göteborg, f - 92

Ie styrman S.Jiborn

2e styrman Åke Valdemar Hindby, f -01

† 2e maskinist G.H.R.Carlsson, Storgatan 8b, Göteborg, 10.12.13.

Kock Karl Anders Harry Holm, f - 17

Smörjare Johan Gunnar Aaltonen, f -94

SKN EIII 217 Besiktning i Stockholm

Sjökapten Anders Edgren utfört besiktning ombord vid gasverket i Sthlm den 11.11.41. " Enligt avd befh berättat kunde inga skador befaras ha uppstått och under resans fortsättning hade heller ingenting förmärkts som kunde giva anledning misstänka att fartyget eller dess maskineri utsatts för någon skada av här berörda orsaker."

UDHP80c 3515 Endast sjöförklaringsprotokollet

Kanadensiska Hudsonplan

"Coastal Command's War Records 1939-45" för Group no 16 visar att Braheholm anfölls 1.11.41 off the Dutch coast av Hudsonplan ur den Kanadensiska Squadron 407.

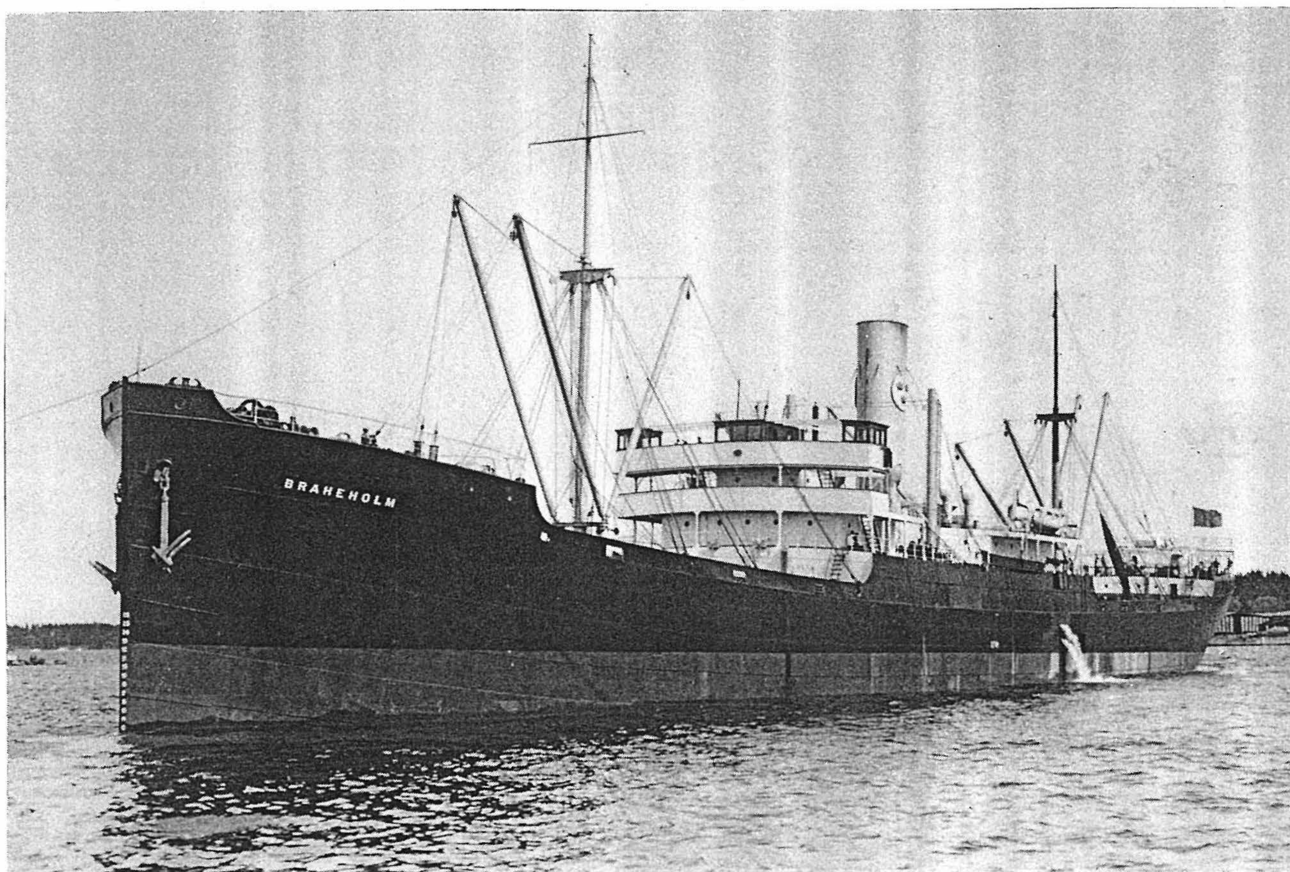
Egna noteringar

..just som månenn gick i moln.

Hudsonplanet anföll Braheholm kl 22.50 lördag 1.11.41 just som månen gick i moln. En bomb exploderade i vattnet ganska långt från fartyget.Planet girade undan för en spärrballong förankrad på en av förpostbåtarna och flög ånyo in över Braheholm under intensiv ksp-eld samtidigt som en bomb exploderade betydligt närmare målet. Det var denna ksp-salva som träffade

Braheholm 1.11.41

2e maskinist Carlsson på akterdäck där han stupade omkull ,våldsamt blödande frånett sår i vänstra delen av bröstkorgen. Planet återkom eft. en vid sväng en tredje gång, mött av våldsam lv-eld från förpostbåtarna, träffades flera gånger och störtade brinnande i havet efter att ha fällt ytterligare bomber. Brinnande bensin flammade i mörkret där det slagit ner. 2e maskinisten, 27 år, bars badande i blod och vid fullt medvetande in i sjukhytten men hans liv stod inte att rädda eftersom det inte fanns någon möjlighet att ordna med blodtransfusion. Han förlorade hastigt medvetandet och avled på söndagsmorgonen. - Kl 05.45 exploderade plötsligt spärrballongen och föll brinnande ner på akterdäck, där släckning omedelbart sattes in med slangar som låg färdiga på däck i händelsen av brandbombsfällning. Kl 08 söndag , då de ombordvarande just åt frukost i mässarna,blåstes ånyo flyglarm från eskortfartygen.Samtidigt flög ett ensamt 2-motorigt bombplan med RAF-märkning på vingarna in över Braheholm på så låg höjd att det nästa tog masttopparna och fällde 5 bomber vilka alla exploderade akterut BB så nära att vattenkaskaderna föll över akterdäck och skrovet kom i våldsam skakning. Planet försvann utan att luftvärnet öppnat eld beroende på att det gick så lågt. Inga märkbara skador obs. ombord,frånsett något ökat läckage i STB rännstenar. - 2e maskinistens kropp lades i Holtenau i en kista som anskaffats och togs iland kl 19.30 den 5.11 på Trelleborgs redd av lotsbåten vid ett kort uppehålldär. Kistan med tåg förts till Hälsingborg för jordfästning.



BRAHEHOLM 1.11.41

Historik

Laståangare på 5610 brton byggd 1920 vid J,Coughland & Sons ltd,Vancouver av stål. L.127,9 B.16,5 Tillhörig AB Svenska Amerika-Mexicolinjen(E.Carlson) i Göteborg. 8800 dw. Levererad 22.4.20 ,provtursfart 12½ knop. Avgick samma dag till Alexandria för lastning på Gtbg,varifrån nästa resa utgick till USA/Mexico. Awningdäckad three-islandtyp med 5 luckor, varav nr 3 mellan bryggan och båtdäckshuset i anslutning till ett par bompålar. Två master, 10 st 5-8 tons Mannesmanbommar, 8 ångwinschar. 1931 försågs Braheholm som första fartyg med Götaverkens ångturbokompressor i anslutning till ångturbin och den 2474 ihkr tripleexp.maskinen från J.G.Kincaid & Co ltd i Gourock. 3 st skotska sjöångpannor med vardera 3 fyrar för både kol-ocholje eldning. I brygghuset salong, hytter för befh,Ie styrman och stuert,radiohytt etcÖvrigt befäl runt kappen med mäss, 2 badrum, kök etc. Manskapets 2manshytter i poopen, i 2 skilda avdelningar (med enkelhytt för donkeyman och timmerman). - Braheholm låg den 9.4.40 i Köpenhamn liksom Vikingland, men båda fick tyskt tillstånd att gå till svensk hamn. -24.9.41 på resa Emden-Sthlm med kol hade B. grundkänning utanför Degerbådan i Karlskrona skärgård och fick läckage i tank 2 STB. -18.7.41 påseglades B. vid Abbekås av galeasen Nanna av Stora Kornö som bröt klyvarbommen och sprang läck.- 17.12.42 kolliderade B vid Elbe III fyrskepp med ss Hastings av Hälsingborg som i stark ebbström sögs in mot Braheholms akter där plåtskador uppstod.

(se 8.5.46)

HEMLIG

SIGRID 1.11.41

MINSPRÄNGD I VÄNTAN PÅ LOTS - SJÖNK PÅ 30 SEKUNDER

Rapport

Avgick Luleå sön 26.10.41 kl 07 dest. t. Emden. Rumslast av 1535,4 ton järn malm från Stora Långvika Gruv AB i Hedemore. Lämnat lots vid Rödkallen 09.30 16 ombv. Djupg. kan jag inte erinra mig.
Fre 31.10 kl 21.30 tvingats ankra vid Fehmarns fyrskepp då fyrarna släcktes efter flyglarm.
Lör 1.11 lättat ankar kl 02 i ökande NO kuling för att hinna fram till Kiel vid dagningen. Kl 09 kommit fram till Kiels fyrskepp för att få lots men spärrsignaler hissade både på lotsbåten och fyrskeppet. Kunde ej ankra på grund av mycket hård NO storm och hög sjö,utan måste ligga och stäva sjön. Styrt varierande kurser under dagens lopp mellan fyrskeppet och endistans av 2 minuter från samma, kurs OtNO. Befh och Ie styrman på bryggan. Kl.16.10 från fyrskeppet en kraftig detonation STB vid lucka 3,varvid aktermasten föll överbord,akterflotten kastades bort från fartyget,stb utsvängda livbåt krossades helt och BB båt kastades ur taljorna och spräcktes.Inom 30 sekunder hade fartyget sjunkit. 10 man drogs med ner, endast 6 räddade.Alla papper förlorades. Minan sannolikt en magnetmina.

Sjöförhör i Landskrona 14.11.41 kl 12

Befh och eldare Junth kvar på sjukhus i Kiel. De övriga 4 överlevande inställt sig. Sakkunniga: Sjökaptenerna G.F.Persson och J.Leonard. Besättningen krigsolycksfallsförsäkrad i Mälaren.

Ie styrman Eliasson: Sigrid hela tiden stävat på samma kurs. Fartyget hade således tidigare passerat samma ställe där hon sprängdes.Över 10 fartyg hade väntat på lots samtidigt med Sigrid. De 3 största av dessa hade ankrat, deövriga stävat sjön. Vid explosionen var Ie styrman på STB bryggvinge, befh gått ner i sin hytt i något ärende, Ie maskinisten var troligen i sin hytt, 2e maskinisten och eldare Wallgren i maskin,lättmatros Wikström på fördäck, stuert o kocken troligen i köket, matros Svensson sist setts på akterdäck sysselsatt med något arbete, och i skansen befann sig jungman Rasmusson, lämpare Isaksson och eldare Westerlund. - Efter explosionen kom de 3 i skanse upprusande på däck men vände och skyndade ner igen för att hämta sina livbälten.Några sekunder därpå sjönk fartyget med aktern före. Med undantag av dessa 3 hann ingen av de inombords befintliga besättningsmännen ut på däck innan fartyget sjönk. Troligen bara 30 sekunder från explosionen till det fartyget var borta. Ie styrman och de övriga 5 som lyckats ta sig upp till ytan klamrade sig fast vid lådor och vrakspillror i sjöhävningen. Det var becksvart och kallt. Av fartyget stack förmasten upp ur djupet. Först efter c:a en timmekom lotsbåten och tog upp dem. De fördes i Kiel genast till sjukhus som Ie styrman och

SIGRID 1.11.41

matros Bror Olsson skrivits ut den 2.11. och 2e styrman och lättmatros Arthur Persson den 5.11. Dessa 4 kom 6.11. till Hamburg och inkvarterades på sjömanshemmet där. Befh och eldare Junth allvarligare skadade än vad som först antagits. Den 7.11 fick de 4 i Hamburg utresevisum och avreste 8.11 till Sassnitz.

2e styrman Nordlander: Sprungit från sin hytt upp till bryggan, ryckt till sig ett livbälte och kastat sig i sjön för att undgå suget.

Matros Olsson: Gripit livbältet, rusat från skansen upp på däck och där spolats direkt överbord. De andra 3 blivit kvar under däck sedan de sprungit ner igen.

Lättmatros Persson: Stått till rors, Inte hunnit få på sig livbältet innan fartyget sjönk under honom. Hållit sig upp på vrakspillror.

Befh på fm den 2.11 på Chirurgischer Klinik i Kiel lämnat en redgörelse som upptagits till protokoll av vicekonsuln dr Dwenger i Kiel, som även tolkat mellan befh och representanter för Kriegsmarine.

När vi ankrade vid Fehmarn Bält fyrskepp C;a kl 22 den 31.10 för att kunna inträffa i Kiel vid dagsljus släcktes plötsligt alla ljus .Jag förmodar på grund av flyglarm. Omkring kl 03 lättat ankar och fortsatt efter de kursanvisningar vi erhållit på förra resan, då vi gick i barlast Flensburg-Luleå, och jag tog med kursanvisningar för återresan från Luleå till Kiel. Då vi kommit i närheten av Kiels fyrskepp uppmärksammade vi på lotsångaren att spärrsignal hissats (Svart flagga och flagga O) Jag kunde inte därav utläsa vilka farvatten som avsågs. Då det var mycket stormigt med häftig sjögång kunde vi inte ankra. Då lotsångaren låg halvvägs mellan Kiels fyrskepp och Gabelsflach, började vi gå fram och tillbaka på NO kurs från fyrskeppet räknat. I närheten av lotsångaren ankrade flera större ångare. Jag kunde inte hålla mig på Weg I från position I till position 2 i rådande hårda väder och hårda NO vind. På grund av vädret måste jag avvika från föreskriven kurs. Ungefär kl 16.10 den 1.11 på ungefärlig position N 54 31,5'- O. 10 20' (10,20' O) träffades fartyget av en häftig detonation midskepps under bryggan och tvärstannade.Jag befann mig i detta ögonblick i karthytten.Stöten var så häftig att karthuset rasade samman över mig,varvid jag skadades i huvudet och vänstra benet.När jag kom ut ur spillrorna av karthuset fann jag att Ie styrmanmredan var i BB livbåt,aktermasten hade störtat överbord, under bryggan var allt krossat. så att manskapet inte kunde ta sig från fördäck till midskepps och huvuddäcket låg redan under vatten. Jag försökte också komma i BB båt där Ie styrman redan befann sig, men vi märkte att båten inte var i flytbart skick medan STB båt var totalt sönderslagen. Allt gick så fort och vi hade ingen

tid kvar att göra något mer för vår räddning. Jag han se en eller två man på fördäck, annats syntes ingen till på däck. Så sjönk fartyget med akterskeppet före, reste sig vertikalt i vattnet och försvann inom några sekunder i det läget. Jag och Ie styrman drev vind för våg i sjöhävningen fastklamrade vid ett vrakstycke, sedan även livbåten dragits med i djupet. Av manskapet såg jag sedan inte till någon. Vi räddades sedan av lotsångaren Albatross som också tog upp 2e styrman, matros Bror Olsson, eldare Sven Jönnte och lättmatros Arthur Persson. 10 man saknades. Jag har förlorat allt. Mina privata papper, skeppspappren och skeppsdagboken samt allt kartmaterial och kursanvisningarna. Mer kanjag inte berätta om olyckan. Allt gick så fruktansvärt fort. "

Brev till Gen.konsulatet i Hamburg 3.11 från vicekonsul Dwenger på vicekonsulatet i Kiel, Eisenbahndamm 12: (H)

Wie ich ihnen heute bereits telefonisch mitteilte sind 2 der eingeliefert en 6 Mann so gut wie gänzlich unverletzt, und zwar der Ie Steuermann und der Matrose Olsson. Diese beiden wurden gestern vormittag auch aus der Klinik entlassen und sind im Seemannshaus untergebracht. Ihre betreuung hat die Auslandorganistaion der NSDAP, abt. Seeschiffahrt, übernommen. Absprachegemäss werde ich die beiden genannten zum dortigen Konsulat nach Hamburg auf den weg zu bringen, damit sie alsdann die heimreise nach Schweden veranlassen. Auch die verletzungen der anderen 4 sind soweit ich feststellen konnte, durchaus nich lebensgefährlich. Sie befanden sich auch alle ganz wohl bis auf den Heizer Jönnte, der einen recht mitgenommenen hindruck machte. - Mit der firma Zerssen, die als Maklerfirma der Reederei AB Allan, Landskrona, tätig ist, habe ich ebenfalls sofort verbindung aufgenommen und ist der Reederei von der vorgang und den namen der geretteten Besatzungsmitglieder telegrafisch durch die Firma Zerssen unterrichtet. Auch telefonische verbindung ist zwischen der Firma Zerssen und der Reederei bereits aufgenommen.Ein vertreter der firma Zerssen besucht heute vormittag erneut den Kapitän um etwaige weitere wünsche entgegenzunehmen.

Königlichen Schwedischer Vicekonsulat

Dr.Dwenger
Kosnul

(H) Brev nr 2 från Dwenger till Generalkonulatat i Hamburg 5.11.41

Betr. Untergang D. Sigrid

Im verfolg meines Schreibens von 3 d.m. teile ich weiterhin mit, dass die dasxdx folgende besatzungsmitlgieder ,Steuermann Eliasson, 2e Offizier Nordlander , matrose Olsson, leichtmatrose Persson morgen vormiitag mit

SIGRID 1.11.41

dem Zuge ab Kiel 10.21 Uhr nach dort abfahren und anweisung bekommen haben, sich dort zwecks weiterer beförderung nach Schweden zu melden. Da die eigenen Sachen dieser Leute verlorengegangen sind, sind die Leute hieer auf meine veranlassung neu eingekleidet worden. Ich habe nach rücksprache mit dem Kapitän an jeder dieser 4 Leute RM 10:- Taschen- und Reisegeld ausgezahlt. Der Kapitän Härstedt und der Heizer Jöntte sind nicht entlassungsfähig. Ich habe mit dem behandlnden Arzt heute gesprochen und sagte mir dr Junge folgendes: bei dem Kapitän besteht die gefahr einer Lungenentzündung ,er hat ziemlich hohes fieber.Ausserdem ist die Beinwunde scheinbar etwas infiziert (vielleicht durch rostigen Nagel oder dergleichen) Der Heizer Jöntte hat einen doppelseitigen Knie-gelenkbruch,der operiert werden muss: ausserdem scheinbar eine Lungenenschade.Ich habe heute beide besucht und war inbesondere der Kapitän Härstedt sehr engegriffen. Er litt offenbar erheblich unter dem fieber und hatte bislang kein essen zu sich nehmen können. Er wollte gern mit dem Schwedischen Pastor sprechen. Da wir hier am Orte keiben solchen haben, ist es vielleicht möglich, dass von dort aus der Schwedische Pastor in Lübeck oder in Stettin gebeten würd, den Kapitän hier im Krankenhaus zu besuchen. Ich möchte sehr hoffen dass sich keine Lungenentzündung bei Herrn Kapitän Härstedt entwickelt, was ja sonst bei seinem alter nicht ungefährlich wäre. Ich möchte anheim geben, ob es nicht richtig wäre, wenn sie von dort aus tele fonisch der Reederei von obigem kenntniss geben würde .

Gen.konsulatet,Hamburg 17.11.41 till UD,Sthlm

Meddelat att Sigrids vrak kvarligger å den plats där det sjunkit och att ingen av de saknade påträffats. Vidare att enligt läkare faran för lunginflammation för kapten Härstedts vidkommande kunde betraktas som över samt att kaptenen antagligen kunde anträda hemresan i slutet av veckan. Eldare Junth måste kvarligga minst 5 veckor p.g av nödvändiga operationer av knät. Sjukvårdskostnaderna torde åvila rederiet varför vicekonsulatet anmodats vända sig till fartygets mäklare med sina räkningar. Olof Kaijser

Kopia av ovanstående av Setterwall,Ud, 21.11. sänts till KK jämte kopia av nedanstående brev.

An das Königliche Schwedische Konsulat
Alsterufer 15, Hamburg 36.

Betr. D. Sigrid

Bezügl. des Wracks habe ich vom Hafenkapitän noch erfahren können, dass dasselbe, gehörig bezeichnet, noch immer an der stelle der absinken liegt Eine auskunft, was mit dem Wrack geschehen soll, habe ich leider nicht

SIGRID 1.11.41

erhalten können. Meldungen über etwa angetriebene Besatzungsmitglieder sind beimHafenkapitän bis zur stunde nicht eingegangen, so dass kaum anzunehmen ist, dass jedenfalls im bereich der Kieler Förde die Leichen der ertrunkenen irgendwo angetrieben sind. – Bezügl. des Kapitäns habe ich heute erneut mit dem Arzt gesprochen.Eine gefahr für sein leben besteht nicht, inbesondere keine gefahr einer Lungenentzündung.Am Knie ist hoch ein Eiterherd,aber nur äusserlich und nichtt am Kniegelenk,so dass auch hier eine gefahr nicht vorliegt. Es ist, wenn nichts besonders eintritt,damit zu rechnen, dass der Kapitän am ende der kommenden Woche transportfähig sein wird. Der heizer Jöntte wird wegen seiner Kniegelenkbrüche voraussichtlich am Sonnabend dieser Woche operiert. Bis zu seiner Transportfähigkeit ist mit mindestens 4-5 Wochen nach der operation zu rechnen.

Dr Dwenger
Vizekonsul, Kiel.

+ Eldare Junth/Juntti avled 17.11 efter operationen i Kiel.

Crew List (eft bla.asjömanshusens uppgifter)

Befh Gustaf . F.Härstedt, Eriksgatan 108,Landskrona, 66 år (Sedan 1937)
Gift, 4 barn, aldrig återställd, låg på sjukhus till sin död den 18 maj 1944.

Ie styrman K.J.Eliasson, Malmö

2e styrman David J.Nordlander, Umeå, 2.5.03 -Var på ss Mars 20.12.39

+ Ie maskinist Nils Ivar Nilsson, Nobelvägen 9,Malmö,59 år

+ 2e maskinist Bertil Olof Florén, Tingsryd, 43 år, Karlskrona Sjömanshus 55

+ Stuert Oscar Alfons Andersson, Råävägen 85,Råå,H-b, 32 år

+ Kock Tage Nils Alfons Persson, Öresundsgatan 13,Hälsingborg, 33 år
Stuert & kocken var oskiljaktliga barndomsvänner

+ Matros Erik Svensson, Kallinge, Ronneby, - ,Karlshamns sjömanshus nr 62

Matros Bror Olsson, Trelleborg, 5.11.16

Lättmatros Arthur Persson, Luleå, 18.3.18

+ Lättmatros Gösta Bertil Wikström, Victoriaesplanaden 14,Örnsköldsvik,22 år
Sundsvalls sjömanshus nr 38 (/E 110 6)

+ Jungman Stig Gunnar Rickard Rasmusson, Ö.Förstadsgatan 190,Hälsingborg
28.6.24 (16 år) T-b sjömanshus nr 1452 (25.8.41)

+ Eldare Paul Julius Westerlund, fack 97, Arjeplog, 22 år, Luleå SH nr 626

+ Eldare Skoglar Wladimir Wallgren, Fridhem, Seskarö, 23 år -"- 535

+ Eldare Sven Wilhelm Juntti, box 62, Haparanda, 14.10.12 -"- 394
Avled 17.11 efter operation i Kiel -krossat knä

+ Lämpare Tage Ragnvald Isaksson, Seskarrö, 20 år Luleå SH 523
Isaksson, Westerlund och Wallgren var skolkamrater

SIGRID 1.11.41

KK memorial 29.12 41 Ej för publicering

Nr 526 H/250H

..Av allt att döma sprungit i luften efter kollision med en i farleden' förankrad mina.

Ex officio

Bo Bergström

((Magnetminor var okända för denna konsulent fortfarande i dec 41. Det var alltid fråga om förankrade hornminor eller drivande hornminor, d.v.s. den mintyp som fanns 1914-18))

Telegram 2.11.41 vicekonsulatet,Kiel till generalkonsulatet,Hamburg

Gestern nachmittag ist dampfer Sigrid 1090 br.tonnen, Reederei AB Allan Landskrona, vor Kiel auf mine gelaufen und gesunken. gerettet und leicht verwundet in chirurg. klinik kiel eingeliefert sind: kapitän härstedt, feuermann eliasson, 2 offizier nordlander, matrose bror olsson, leicht matrose a. persson, heizer jönnte. rest der besatzung wird vermisst. bericht folgt. - Königl. Schw. vicekonsulat,Kiel

---

SKNEIII 216 Försäkringar

Rederiets generalräkning till SKN slutat på 285476:10, inkl kasko.

SKN betalat totalförlust 9.1.42 med 275.000:-

SKN -"- effekter -"- m4d 10154:- + 633:- till Befh för instrument 16.3.42 (Sextant,kikare, signallampa, 4 lexikon, naut.litteratur)

Effekter

Förra föreståndarskan Margareta Eriksson, Öregrund, hade en grammofon med 25 st skivor värd 75:- kvar ombord och en del kläder för 81:- Begärt 159:-, fick ut 64:-

Chiefen förlorat fickur med guldkedja, 2 guldringar,guldmanschettknappar, allt värt 290:- Lättmatros Wikström förlorat sitt i Luleå nyinköpta armandsur för 110:-

Anna Maria Rydberg, född Rasmusson, i Trelleborg, överlät 3.12 41 ersättningen för sin före äktenskapet födde son, jungmannen Stig Rasmusson, på dennes fosterföräldrar, snickare Anders Svensson med maka i Trelleborg.

VRAKET 1943-50

Eisen -U Metall AG i Essen skrev 11.12 43 till rederiet och erbjöd sig överta vraket för att bärga det som skrot där det ligger på N 54 31,5'- O.10 20' "dieses Dampfer zur zwecke der Materialgewinnung zu bergen." -SKN sänt vidare till Korvettenkapitän Max Doflein, Esplanade 6,Hamburg 36, som fått i uppdrag att sköta förhandlingarna. Tysklands snabba sammanbrott kom emellan...

Den 24.7.50 skrev Kristensen Ltd AB, Shipowners,Brokers and Chartering Agents

SIGRID 1.11.41

till SKN att " vi har tyska vänner som är intresserade av att köpa vraket av Sigrid." - SKN hänvisade till sin befullmäktige Doflein i Hamburg och tillade " Vi tror emellertid att det måste vara rätt besvärligt att bärga fartyget då det hade malmlast ombord. Lasten är icke assurerad av oss och vi har sålunda ingen rätt till densamma. Den var försäkrad i tyskland.Med hänsyn till svårigheterna att bärga vraket äro våra anspråk på köpeshilling givetvis mycket moderata och vi äro för vår del beredda att acceptera en köpeshilling av närmast nominell beskaffenhet, säg ett par tusen kronor." - Max Doflein skrev 1.8.50 till SKN att förhandlingar återupptagits med Eisen Und Metall AG i Essen men att han inte kunnat fastställa ägare till malmlasten eftersom hans egna papper förstörts i en bombraid u .kriget Den 16.8 50 upplyste SKN Doflein att mottagare av malmlasten var das Rohstoffhandel der Vereinigten Stahlwerke GmbH i Düsseldorf. - Den 21.8.50 sålde Doflein vraket för 3000 DM till Eisen U.Metall i Essen. "Nach der Taucherbericht liegt der rumpf des Schiffes etwa 1 meter im Grunde im Schlich und Sand, und sind die Käufer der meinung,dass sie nur einen teil desxxxxx Schrotts nach erfolgter sprengung bekommen können, da ihnen durch das einsacken im Schlich beim sprengen und bergen ein grosser teil verloren geht." Proveny till SKN blev kr 3695:49

Egna noteringar

Bränd och skållad

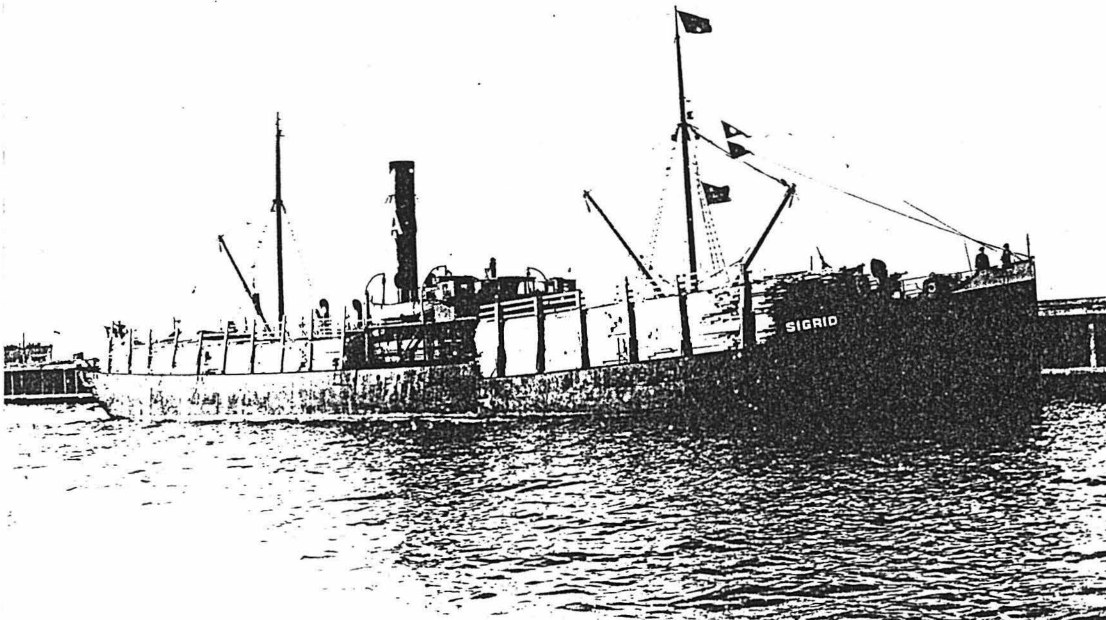
Eldare Sven Wilhelm Junthi,Haparanda, var i eldrummet vid explosionen. Han kastades i BB-skottet så att ena knäskålen spräcktes och brändes svårt av rusånga, bl.a i lungorna. Att han kunde ta sig upp från det mörklagda eldrummet, där vattnet forsade in och luften var fylld av ånga,är helt otroligt, liksom att han orkade hålla sig flytande i närmare en timme i det kalla vattnet i beckmörker utan något större hopp om räddning, tills en livbåt från lotsångaren kunde lokalisera hans rop och ta upp honom. - De räddade infördes till Kiel i en tillkallad marinbarkass och togs i ambulanser till sjukhus. Ie och 2e styrmaännen, matros Olsson och lättmatros Persson kom den 10.11.till Trelleborg med Sassnitsfärjan. Kapten Härstedt hemsändes från Kiel efter 2 månader och fördes på bår direkt från ett svenskt fartyg till Landskrona lasarett där han blev liggande tillsin död 18.5.44.

Historik

Lastångare på 1093 brton byggd 1900 i Fevig i Norge av stål (Ex Magnar, Ekstrand, Dagfred) L. 69.4 B. 10,4 Tillhörig Red AB Allan (Harry Persson) i Landskrona, som i febr 30 inköpt nyklassade ss Magnar från RedAB Magnar (A.Kristensen) i Stockholm. Detta rederi hade 1923 inköpt ss Ekstrand från Skien. Ursprungligen byggd som Dagfred för d/s a/s Ocean i Oslo år 1900.- 1680 dw 632 ihkr. 1930 fick Sigrid en del skador i kollision vid Utklippan med finska ss Charterhauge. Sigrids förste befh G.Norrman avled

SIGRID 1.11.41

1933 av hjärtslag då fartyget var på ingående till Sundsvall. Hans efterträdare, Gunnar Winton, avled 1937 av hjärtslag då Sigrid var på ingående till Danzig. Sedan fördes Sigrid till slutet 1.11.41 av Gustaf Härstedt, Landskrona. - Den 6.2.37 kom Sigrid till Danzig från Nyköping helt utan bunkerkol. Man hade för att kunna hålla ångtrycket uppe tvingats bränna upp 200 kvms garneringsplankor.Resan hade varit svår i sig själv med ostlig snöstorm och den barlastade ångaren hade haft stor avdrift och mycket svårt att hålla sjön.



HEMLIG

INGEREN 2.11.41

EFTER BOMBEN DEN 15.10 -NYTT BOMBKAOS OMBORD den 2.11

Rapport

Avgick Rotterdam lör 1.11.41 kl 08.15 dest. till Gävle. Rumslast 5564 ton koks. Däckslast 1315 ton koks till 14-16'höjd F, 6-8'höjd A. Djupg.F.24'5" A. 25'5" 38 ombv, samt tysk officer, signalmatros och 3 man ballongbetjäning. (En spärrballong). Djupg. något lättat efter det 10 ton aska slängts överbord utanför inloppet. Lotsen lämnat vid Hook of Holland, anslutit till konvoj med eskort av förpostbåtar.
Sön 2.11 kl 06.10 c:a 60 sjömil W Borkum i mörker och ONO 8 Beaufort med regn- eller hagelbyar angrepp av ett bombplan som fått in 3 bombträffar ombord varvid utkiken, matros Berthold Hjalmarsson, dödats, vakthavande Ie styrman Forsberg fått höger ben klämt och delvis förlorat hörseln samt rorsmannen, matros Andersson, skadats i ansiktet av glassplitter och delvis förlorat hörseln.
En bomb exploderat vid winscharna mellan lucka 5 och 6 varvid däcket revs upp, winscharna ramponerades, 5ans luckkarm spräckts och slogs in och ångledningarna till winschar och ankarspel slets av . En bomb gick igenom det aktre skottet till salongspentryt,rätt genom salongen ochut genom dess förliga skott varpå den exploderade i däckslasten för om salongshuset varvid massor av koks slungades överbord, skotten till salongen och proviantrummen slogs in och revs upp varvid möbler och inredningfördärvatsoch större delen av proviantförrådet förstörts. En bomb exploderade på övre bryggan om BB varvid bryggan till stora delar förstördes och utkiken Hjalmarsson omedelbart dödades samt Ie styrman och rorsman skadades. Brygghuset med maskintelegraf, kompasser och all inredning och utrustning i styrhytt, navigationshytt och telegrafhytt förstördes, skottet till Ie styrmans hytt slogs in och allt där blev förstört. Svåra skador uppstod i befh, 2e och 3e styrmans hytter med inventarier och personliga ägodelar, i styrmännens mäss samt styrmännens bad- och tvättrum. -Länspumpning genast startats och tog till en början kraftigt, men vid pejling, som företogs så fort som möjligt var, konstaterades inget vatten i rännstenarna, ej heller vid senare pejlingar. Eftresom fartyget hade stora hål i däcken beslöts att gå in till Borkums redd. Vind ONO 8 med överstänk. Kl 14.55.ankrat på Borkums redd med STB ankare + 60 famnar, i avvaktan på lämplig tid att fortsätta till Emden. Befh iland och telefonerat till mäklaren i Emden.
Mån 3.11. kl 10.45 stuckit ifrån ankaret och kättingen eftersom ingen ånga kunde fås till ankarspelet.Fortsatt med lots ombord och assistans av en bogserbåt. Kl 13.50 förtöjt i slussen i Emden och fört iland Hjalmarssons kvarlevor till bårhuset. Kl 14.45 gått ur slussen. Kl 15.25 förtöjt i duc d'alber i Emden. Ie styrman och matros Andersson till dr Wiltfang som

INGEREN 2.11.41

konstaterade att båda fått trumhinnorna spräckta. Inte kunnat göra mer åt detta än att trycka ut trumhinnorna som skulle läkas av sig själv med tiden. Ie styrman fårr salva av dr Hapke för sitt klämda ben. Beslut träffats om reparation i Emden.

Emden 4.11.41
Pontus Liljeblad
Befh

HEMLIG

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Emden 11.11.41 kl 1o

Protokoll inkom KK 24.11 och hemligstämplades.

Vicekonsul Tjarko Apetz.

Befh Liljeblad: Satt i navigationshytten med Begleitofficeren kl 06 då han hörde motorbuller från ett flygplan. Sprang ut på bryggan och frågade om det inte varit ett plan som flög över oss, vilket Ie styrman bekräftat. H( ) sade att planet hade sina positionsljus tända och sände raketsignaler varför det tydligen var ett tyskt plan.Jag gick in i navigationshytten igen och kort därpå kom bombexplosionerna.Det visade sig senare att planet släckt sina positionsljus, vänt om och flugit in över Ingeren samt fällt 3 bomber. Jag och BO sprang ut. Allt var i spillror och i mörkret var det svårt att överblicka skadorna. Den saknade utkiken påträffades död under de raserade delarna av bryggan. Ie styrman rapporterade om olika skador samt att rodret fungerade.Flera besättningsmän kom. Alldeles mörkt. Jag beordrade pejling. Blåst upprepade signaler i ångvisslan för att göra besättningen klar att gå i båtarna om nödvändigt. Maskintelegrafen bortsprängd. Posterat ut besättningsmän som förbindelse mellan bryggan och m( )kin. Då det stod klar att fartyget inte skadats under vattenlinjen beslöts i samråd med BO att fortsätta resan til dagningen i konvojen,då skadorna mera kunde överblickas. Skadorna då det ljusnat visat sig så stora a( ) det skulle vara riskablet att fortsätta i konvojen. Jag lät signalera till konvojledaren att jag föredrog att lämna konvojen och gå in till Borkum och begärde att ett vaktfartyg skulle gå före Ingerenen eftersom kompasserna förstörts. Detta beviljades.

Ie styrman Forsberg: Kl 06.05 siktades ett plan som kom förifrån om STB med tända positionsljus och nersläppte vita och röda igenkänningssignaler. Antog att det var tyskt. Efter en lov akterut släckta planet ljusen och kom inflygande i fartygets längdriktning in över STB låring kl 06.10 under kulspruteeld och bombfällning. Eskortfartygen öppnat eld mot det innan det försvann i mörkret.

Ie maskinist Hörup: Hört kulsprutesmatter kl 06.09 och en minut därpå skakades fartyget av kraftiga explosioner och lukt av krutrök trängde ner i maskinrummet. Sänt upp eldare Göran Andersson för att ta reda

INGEREN 2.11.41

på vad som hänt. Han kom ner och sade att bryggan träffats av en bomb. Sedan kom 3e styrman ner och ropade att länsningen skulle igångsättas genast, vilket gjordes.

Matros Karl Andersson: Stod till rors. Hörde planets motorer då det flög förbi men kunde inte se det från sin plats i styrhytten. Hörde Ie styrman och utkiken tala om att de hörde ett plan. Kort därpå kom planet tillbaka under ksp-eld och fällde bomber. Kastats omkull av lufttrycket, fått skärsår och trumhinnorna spräckta.

Den dödade Hjalmarsson

Tors 6.11 överlämnade befh till vicekonsul Apetz i Emden sin ansökan om sjöförklaring och samtidigt även den dödade Hjalmarssons sjöfartsbok och en förteckning över hans kvarlåtenskap, vilken befh ämnar ta med till Sverige och genom rederiet sända till de anhöriga. Hjalmarssons innestående hyra utgjorde kr 159:08.

Protokollauszug nr 282, montag, 10.11.41 vicekonsulatet,Emden

Der verunglückte Leichtmatrose Hjalmarsson wurde Sonnabend den 8.11 vormittags 11 uhr auf dem Bolardus Friedhof zur letzten ruhe bestattet. Mit dem Kapitän Liljeblad waren zahlreiche Schwedische Seeleute erschienen,um an der beerdigung teilzunehmen, Die Trauerfeier fand in der neben dem Friedhof gelegenen Kapelle statt und wurde von Pastor Kramer abgehalten. Später richtete dann konsul Apetz noch einige worte in Schwedischer sprache an die anwesende trauerversammlung.Dann wurde der mit Kränzen bedeckte Sarg auf den Friedhof getragen und dort in die Gruft verabgelassen und von Pastor Kramer eingesegnet. 2 freunde des verunglückten Hjalmarsson riefen ihn am Grabe noch letzte abschiedsworte zu. Dann löste sich die trauergemeinde auf und begab sich zur Stadt zurück.

Tjarko Apetz
Vice konsul

T Fredh "Så stred vi i kriget"(Lysekil 1979)

"Vid et andra bombanfallet mot Ingeren dog en matros av splitter sedan en bomb exploderat under en winsch. En annan bomb kanade in i pentryt och åkte mellan stewarden och kocken som stod och samtalade.En tredje bomb exploderade strax utanför xxxxxx styrman Carl Olof Hanssons hytt. Allt blev flisor utom en spegel som märkligt nog höll. En fjärde bomb slog sönder ångledningen till ankarspelet."

KK memorial hemligstämplats fast det inte innehåller andra uppgifter än bombfällning från en okänd flygmaskin.

INGEREN 2.11.41

CREW LIST (Se även 15.10.41)

Befh Pontus Emil Liljeblad, Berghem, Mölnlycke, 29.11.87 (11.11.40)
Ie styrman Johan Einar Forsberg, Gtbg, Kjällestadsgatan 5, 23.9.05 (28.3.41)
2e styrman Carl Olof Hansson, Göteborg, 29.10.05
3e styrman Bernt Olof Rune Berlin, Kåringön, 19.8.15
Båtsman Carl Adolf Victor Jansson, Gtbg, 17.11.87
Matros Ewald Walter Johansson, Tölö, 28.11.14
Matros Karl Einar Andersson, Gustaf Adolfs Väg 8, Norrtälje, 7.2.95 (16.12.40
Matros Knut Isidor Bjurström, Västra Fernebo, 13.1.94
† Matros Berthold Hjalmarsson, Underåsgatan 13, Gtbg, 9.10.08 Förlösa, Kalmar
Enligt Riksförsäk, anstalten, M-byrån, lyfte anhöriga
8700:- i livförsäkr och 300 i begravningshjälpp.
Lättamtros Olof Oscar Emil Rydén, Häverö, 29.7.16
Lättmatros Hans Fredrik Bystedt, Gudmundrå, 6.4.96
Lättmatros Nils Erik Andersson, Stockholm, 25.8.17
Jungman Karl Erland Larsson, Hållnäs, 7.8.22
Jungman Nils Lennart Jönsson, Tosjö, 13.6.22
Chief Gustaf Oscar Alexius Johansson, Mölndal, 2.7.85
Ie maskinist Emil Allan Nestor Hörup, S. Förstadsgatan 35, Malmö, 3.10.10 (18.11.40)
2 maskinist Sigfrid Herman Gustafsson, Gt bg, 6.12.12
3e maskinist Nils Olof Nilsson, Gtbg, 17.12 99
Donkeyman Karl Gustaf Axel Persson, Härnösand, 1.10 08
Smörjare August Herman Karlsson, Stockholm, 3.6.81
Smörjare Karl Evret Jansson, Stockholm, 21.8.06
Eldare Göran Andersson, V:a Frölunda, 12.7.97
Eldare Fritz Ivan Nilsson, Malmö, 29.6.04
Eldare Axel Fabian Lindblom, Njurunda, 13.1.01
Eldare Otto Sigvard Rådén, Stockholm, 22.12 15
Eldare Gustav Albin Elis Ottoson, Kalmar, 9.4.11
Eldare Tors Oscar Backström, Avesta, 2.12 14
Eldare Albert Olsson, Gtgb, 17.8.08
Eldare Wilhelm Evert Wilhelmsson, Mölndal, 5.7.13.
Eldare Erland Walter Lundin, Fryksände, 28.2.15
Lämpare Arvid Bäckström, Sthlm, 15.6.02
Lämpare Karl Anton Kullman, Härnösand, 21.8.11
Lämpare Erik Filip Hallberg, Farstorp, 19.3.15
Stuert Hilmer Filip Kjellgren, Gtbg, 25.7.94
Ie kock Karl Gustaf Olsson, Norlanda, 18.4.08
2e kock Harry Josef Natanael Johansson, 20.3.11
Salongsuppassare Lars Hilding Severin Nilsson, Gtbg, 13.8.04
Mässuppassare Bengt Wilhelm Cooper, Gtbg, 8.3.21

Samt 80, signalmatros och 3 ballongskötare

INGEREN 2.11.41

Telegram till Rederiet 3.11. från befh

Beklagar meddela Ingeren erhållit bombskador akter bräknas dock för egen maskin inkomma Emden eftermiddag. En matros dödad =Liljeblad

Dito 4.11

Ingeren gestern mittag Emden angekommen. Notreparatur dauert 14 Tage. Kapitänsbericht express gepostet. stopp =Schultbruns

Censurstoppat telegram till rederiet 4.11

(Ej släppts igenom , nådde rederiet senare som brev)

Ingeren wegen Bombenschadens Emden eingelaufen stop Brücke Salon Offiziers kabinen steuerhaus funkkammer provianraum pentryschwer beschädigt stop brückenschott vorderkante backbord aufgerissen hauptdeck zwischen raum 4 und 5 durchschlagen steuerbord winde zwischen raum 5 und 6 total vernichtet backbord winde beschädigt lukensüll raum 5 eingedrückt kompasse zersstört maschinentelegraf beschädigt stop zwecks notreparatur muss der ladung teil weise gelöscht werden stop Lloyd expert morgen hier assekuransexpert anwesend stop weitere schäden erst später ersichtlich proviant grössenteils verloren stop benachrichtigt familie des matrosen Berthold Hjalmarsson förlösa geboren 9/10/08 wohnhaft Gotenburg stop matrose G. Andersson leicht verletzt stop drahtet morgen weiter = Liljeblad- Schultbruns

Expressbrev från kapten Liljeblad till rederiet

Betr. bombskador Emden 4.11.41

ss Ingeren avgick från Rotterdam den 1.11 kl 08.15. Före avgång erhöll fartyget en spärrballong som skydd. Resan fortlöpte med konvoj utan anmärkning till 2.11 omkring 06.00 då ett plan flög över fartyget med tända positionsljus. Det antogs då att det var en tysk maskin. Några ögonblick senare kom den åter utan ljus och fällde 3 bomber av c:a 250 punds vikt. Det var alldeles nermörkt enär månen gått ner. En bomb träffade winscharna mellan lucka 5 och 6. slog den om STB i småbitar och skadade även Babords.Winschen rev upp däcket och akterkant av 5:ans luckkarm slogs in och sprängdes upp. Huvudledningen för ånga skadades så att ingen ånga kan erhållas till ankarspelet. Däcken äro fulla av koks.Dessutom orsakade den bomben en del skador av mindre viktig art. En bomb slog igenom salongspeneriet från akterkant, fortsatte genom salongen och skottet på dess förkant samt exploderade på förkant varvid salongsskottet spräcktes upp. Explosionstrycket gick dels neråt och spräckte upp och slog in förskottet till proviantrummet där alla inventarier demolerades och provianten delvis förstördes. Dels gick trycket uppåt och slog upp däcket på förkant av salongshuset.Samtidigt träffade en bomb övre bryggan på BB sida,slog sönder bryggdäcket i förkant,fläkte bort plåtskärmen helt, sprängde bort allt trävirke på hela bryggan,slog sönder dörrarna och alla inventarier i styrhytten, navigationshytten och telegraf-

INGEREN 2.11.41

hytten. Maskintelegrafen och kompassen slogs sönder men styrledningen höll. Ie styrmans hyttblev fullständigt uppsliten och alla invenatrier och personliga ägodelar fördärvade. 2e styrmans hytt skadades, kaptenshytten likaså och samtliga vemtilglas slogs sönder i hytterna. -Detta är huvuddrag och kan komma mera när koksen avlägsnats från platser där bomberna tagit. Utkiksmannen på bryggan, Berthold Hjalmarsson, dödades omedelbart.Styrman Forsberg blev döv på ena örat men slapp i övrigt undan. Rorsmannen blev bedöva, fick repor i ansiktet samt blev döv på ett öra. Övermaskinisten, som var uppe i 2e styrmans hytt, erhöll en del mindre repor i ansiktet. I övrigt är alla oskadade. Det pumpades omedelbart från rännstenarna och pumpen tog kraftigs först varför det antogs att fartyget var läck.Pejla kunde vi ej göra förrän det dagades. Månen hade gått ner och det var kolsvart på grund av mulen och hagelbyig luft. Det blåste storm från ONO med NO-lig sjö. Så fort det var möjligt att pejla gjordes detta och inget vatten förmärktes i rännstenarna. Att fort sätta med konvojen ansåg jag vara för stor risk i stormen och med en fart av 4 knop med stora hål i däcken. Jag begärde atterhålla assistans in till Borkum och erhöll en av vaktbåtarna att gå före enär ingen kompass var ombord att lita till. Inkommen till Borkum satte jag mig i förbindelse med firma Schulta & Bruns för vidare order och det blev beslutat att fartyget skulle gå in till Emden för besiktning och nödigt iståndsättande. Eftersom ingen ånga kunde fås til spelet måste STB ankare stickas av och bojas upp vid Borkum. Det skulle senare avhämtas av bogserbåt. Besiktning skall idag företagas av Lloyds och assuransen för att utröna vad som måste göras för att få fartyget i stånd att avgå till svensk hamn för lossning och reparation. Agenten sade mig att Hjalmarsson skulle begravas här, att han hade fårtt order från rederiet om den saken. Jag förutsätter att Hjalmarssons anhöriga sökts upp och meddelats. Hjalmarsson, Berthold född den 9.10.08 i Förlösa i Kalmar län tillhör sjömanshuset i Göteborg med nummer 176.Senaste kända kyrkobokföringsort är Örgryte församling, Göteborg, med adress Underåsgatan 13. Han säger ahva föräldrar boende i Ljusdal. Det var en mycket lugn och bra sjöman och alla äro hårt gripna. Jag vill att hans föräldrar blir underrättade om allas vår saknad av en god skeppskamrat som fallit på sin post. Avvaktar nu order och meddelande över vad som skall göras genom vederbörande rederiets representanter här och i Hamburg. Journalutdrag och rapport om sjöolycka samt sjöförklaring skall iordningställas snarast.

Högaktningsfullt
Pontus Liljeblad

INGEREN 2.11.41

Rederiets agent i Hamburg 4,11 i brev till rederiet

Carl Bock & Co,Hamburg/ : ...Desgleichen wird das Schiff mit dem nötigen Proviant versorgt werden, da der an bord befindliche bestand völlig vernichtet wurde. Wir haben veranlasst dass der Kriegsmarine benefalls ein ausführliicher bericht über die erlittenen schäden gegeben wird. Sollten Sie bei den späteren reparatur in Schweden schwierigkeiten mit der beschaffung der neuen Winden haben, so bitten ~~wir sie~~ wir sie, uns diesen wissen zu lassen, da wir uns alsdann gern im wege über unsere behörden darum bemühen wollen, dass ihnen eventuell von hier aus geeigneter ersatz schnellstens zur verfügung gestellt wird, zumal der Dampfer ja in der fahrt zwischen Schweden und Deutschland beschäftigt bleibt. - Eine überführung des bei dem angriff leider ums leben gekommenen Matrose Hjalmarsson lässt sich infolge der langen liegezeit des Schiffes in Emden unter den gegenwärtigen verhältnissen nicht ermöglichen. Wir haben die Firma Schulte & Bruns daher beauftragt zusammen mit dem Kapitän für eine Würdige bestattung sorge zu tragen. ... Wir bedauern sehr ,dass nun auch dieser Dampfer durch Kriegsereigniese schaden erlitten hat, jedoch ist es immerhin erfreulich, dass das Schiff noch nachEmden hereingebracht werden konnte und damit ein totalverlust vermieden würde.

7

Schulte & Bruns,Emden till SKN 4.11.41

....dass der Dampfer hier neuen Proviant kaufen muss. Beerdigung des matrosen Hjalmarsson findet hier voraussichtlich am Freitag statt. - Der Anker wird morgen durch einen Regierungsdampfer gefischt und wieder nach Emden anbord gebracht."

Även en winsch mellan lucka 3 och 4 förstörd.

Rederiet i brev till SKN citerat utdrag ur brev från Carl Bock & Co,Hamburg ..." Leider hat sich bei der vornahme der notwendigen reparaturarbeiten in Emden unerwarteterweise herausgestellt dass das Schiff zwischen Luke 3 und 4 noch einen Bombentreffer erhalten hat, welcher dem Kapitän beszw. seinen Offizieren bislang nicht bekannt war. Möglicherweise ist hierdurch noch eine weitere Winde ziemlich demoliert worden, welche eventuell auch neu ersetzt werden muss."

Journalutdrag för reparationstiden

Tis 4.11 Efter besiktning beordrat kran och läktare för lossnign av en del av däckslasten för att komma åt skadorna.

Ons 5.11 Reparationerna påbörjats kl 08 samt lossnign av koks på däck med ett gäng kl 16-19.

Fre 8.11 totalt 340 ton koks lossats med ett krangäng. Fortsatta reparation arbeten.

Forts

INGEREN 2.11.41

tis 11.11. kl 11 åter börjat lossa däckslast för att komma åt ångrören på fördäck. Vid fortsatt lossning upptäcktes ett störee hål i däcke t mellan xxx lucka 3 och 4 vid STB winsch. Förkanten av lucka 4 var nedtryckt och genomslagen på flera ställen och båda winscharna betydligt skadade.Det troliga är att yetterligare en bomb (nr 4) exploderat här. Kl 17.30 avslutat lossningen för dagen.

ons 12.11 Fortsatt lossa däckslast kl 08-16. 225 ton utlossats. Sammanlagt 495 ton hittils utlossats.

Ons 19.11 kl 12 reparationen avslutad.Lloyds besiktningsman utfärdat sjövärdighetsbevis. Börjat ta ombord däckslasten.

Tors 2011 Koksen på däck åter ombordtagen (lastat 06-10.30)

Fre 21.11 kl 11.40 kastat loss och gått ut i hamnen för kompassdeviering

Lör 22.11. kl 10.25 fått lots ombord och avgått från Emden mot Göteborg.

Fre 28.11 anlänt Sannegårdshamnen i Gtbg kl 17.10.Börjat lossa med kranar och pråm eftersom egna winschar obrukbara.

Lör 29.11 Kapten Rosell från Atlantica besiktigat däckslasten och bedömdes 10 ton koks ha förlorats vid bombningen.

Ombord den 29.11.41

Pontus Liljeblad

Schadentaxe der Notreparatur in Emden

Den prov. reparationen omfattade , bryggans BB-sida med däck och bryggbarriär, ny dörroch 3 nya fönster med ramar i styrhytten, fastsättning av nakterhuset, rep av elnätet, ny dörr och dörrkarm till radiohytten, rep av maskintelegrafen, uppbyggnad av splitterskyddet, igensvetsning av splitterhål och ventilöppningar i salongshuset, prov rep av skotten, prov. rep och tätning av skadorna på luckor och däck, rep av ångledningen till ankarspelet. Kompassjustering. Bärgning, transport till Emden och ombordtagning av STB ankare med 100 meter kätting. RM 6302:80

Eriksberg vann reparationsuppdraget

Eriksbergs varv i Göteborg vann med sitt anbud på 133.750:- kr reparationsuppdraget. Tid 30 dagar. (Inkl skadorn från den 15.10.41)
Kockums anbud: 147.500:- och 35 dagar.

Besiktning i Göteborg 4.12.41

En 35-sidig rapport; "Synnerligen betydande skador ".
Pålmasterna STB och BB vid lucka 2 måste uppriktas och rep i sin övre del
Winscharna mellan lucka 3 och 4,ny nockar, ångrör, mellanhjul etc
Delvis nya luckkarmar till lucka 4, uppriktning av 3ans A. karm
Poopskottet BB uppriktas och omnitas

forts

INGERÉN 2.11.41

Poopdäck BB: 40 löpmeter trädäck förnyas likasom 12 löpmeter barräärstrålar
Hål i däck mellan lucka 3 och 4 och mellan lucka 5 och 6 lagas
Helt ny winsch STB mellan lucka 5 och 6 , rep. av BB-winschen.
Uppriktning, delvis förnyelse av luckkarmar 5 och 6
uppriktning av barriärer, lejdare, plåtskott, stag, däcksbalkar etc etc
Hela den el. installationen i fartyget rep. och förnyas där så erforderligt
Hela värmeledningsinstallationen -"- -"-

Kommandobryggan: c;a 415 löpmeter däck av Oregonpine eller pitchpine förnyas. Rep av barriär, solsegelstöttor, maskintelegraf, talrör, takventil, sanitetstank, 2 nya flagglådor i teak, en ny stol, nytt bord, ny kikarlåda etc etc

Ie styrmans hytt: Man kan tänka sig hytten med 11 löpmeter panel nerriven samt all takinklädnad, allt söndertrasat tillsammans med koj, hylla, 2 skåp, soffa, mahognykommod med tvättfat och spegel, mahognybyrå, linoleummattan, 2 lampor, el. strålkamin, 3 lufter gardiner med rullgardiner, kojgardiner , ett darperi och alla Ie styrmans personliga ägodelar.

Telegrafhytten: Rep av all inredning inkl . pejlapparat, telegrafstation och nödsändarbatterier.

Navigationshytten: Rep av hyllor och möbler, ny utrsutning såsom klocka, barometrar, kikare, termometrar, megafoner, stavlampor, sjökort och tabeller, tritbestick etc

Salongen: Rep av sido- och takpanel, ny linoleummatta, ny soffa, ny spegel nya ventiler och ventilgardiner etc

Kaptens Hytt: Panelen på förkant förnyas 5x2 meter, 2 länsstolar rep. Ny klocka, 2 nya ventilfyllningar, rep av byrå, soffa,säng,pulpet Nya ventil - och rullgardiner mm

Kaptens badrum: Nytt handfat, nya duschrör, nytt värmeelement mm I gången utanför panelskador och glaset för en ritning krossat.

Reservhytten: Panel och tak repareras.

Pentryt: 8 kvms ny panel, ny rostfri vask, rep av däcksdörren,varmvattens beredaren, salongsdörren, FW-tanken med rör som fallit ner,batteriskåpet mm

Stuerts hytt: Rep av panel, möbler och möbelstoppning.Skåpdörrar mm

Expeditionshytten: Rep av alla paneler, klädskåp, lufttrumma,tröskel mm Ny radio, stol ,klocka mm

2e styrmans hytt: Nya paneler och vemtilfyllningar, ny koj, soffa,skåp, linoleummmatta, kommod med tvättfat, spegel, gardiner mm

Proviantrummet: Nya skåp och hyllor, rep av isboxen, rep av träskottet mellan rummet och mellandäck, ny sidoevntil med stormlucka på förkant

Forts

INGEREN 2.11.41

Undre bryggan: Trädäcket på förkant förnyas c:a 60 löpmeter med användande av teak från övre bryggan etc etc

Ingeren låg vid Eriksberg 12.12.41- 21.2.42 då hon förhalade till Flackets bojar. Fick ingen ny frakt förrän den 28.3.42

SKN eft dispache 25.8.42 utbetalat 221.149:42 till rederiet för bombhaverierna 15.10 och 2.11 41

Rederiets generalräkning 26.5.42 slutat på 249.384:82

Genvägen genom pentryt

Bomben som via pentryt och salongen gick ut i förliga däckslasten o exploderade där krossade i pentryt 2 kaffeserviser, 1 fotogenlampa, 26 tallrikar,18 assietter, 12 kaffe-och thekoppar med fat, 2 salladierer, 2 tillbringare, 1 sásskål, 2 stekfat, 2 karotter, 2 eldfasta formar, en thekanna, 1 ostkupa med fat, 1 fruktskål, 11 glasskålar, 11 vinglas, 9 snapsglas, 9 cognacsglas, 7 vattenglas, 9 champagneglas och en karaff. och förstörde i förrådet proviant för 580:80

Egna noteringar

Svenska flaggan/riktmärke för flygtorpeder

I samband med den provisoriska reparationen i Rotterdam av bombskadorna från den 15.10 målades nationalitetsmärkena på sidorna över eftersom de ändå inte tjänade något till. De engelska piloterna visste att svenska fartyg var obeväpnade så att de kunde gå så lågt de ville vid attacken och använda svenska flaggan midskepps som riktmärke för sina torpeder . Det bombpan som anföll den 2,11 hade länge hörts krydsa över konvojen och då det ettögonblick tände sina vingljus för att missleda eskortfartygen togs det mycket riktigt av dessa för att vara tyskt och eskortfartygen svarade med ljussignaler. Planet tog sannolikt Ingeren, som var störst, för att dessutom vara ett tankfartyg och koncentrerade sig på det. En av de fyra bomber som träffade Ingeren exploderade på bryggan om BB och utkik Hjalmarsson kastades 40 meter bort med inälvorna hängande ut genom ryggen, medan Ie styrman och rorsmannen undkom medsplittersår i ansiktet och spräckta trumhinnor. Den bomb som gick snett ner genon pentryt, salongen och proviantförrådet exploderade i däckslasten varvid 10 ton koks slungades överbord. Ingeren girade ur sin kolonn med ångvisslan oavbrutet tjutande sedan ett stag fallit på signalsträngen. Frivakten tog sirenens tjutande som livbåtssignal och samlades vid båtarna med påsatta livbälten. Kontakten med maskin bröts helt från bryggan och det tog tid att ordna en mänsklig orderkedja från bryggan till maskin som kunde ersätta talrör och maskintelegraf.

INGEREN 2.11.41

Att överblicka skadorna i rådande mörker och hårda väder, NO 8 Beaufort, visade sig omöjligt och först sedan det ljusnat kunde man få överblick över läget och erhöll sedan konvojledarens tillstånd att med en förpostbåt som vägledare gå in till Borkums redd . Alla kompasser ombord förstörts. När Ingeren kl 10.45 mån 3.11 skulle lätta ankar måste ankaret läggas av eftersomångröreen till ankarspelet var förstörda, men ankaret utbojades och blev senare återfört till fartyget då det låg under nödreparation i Emden fram till ons 19.11. - Den döde matrosen fördes iland i slussen till Emden på e.m. 3.11 och begravningen ägde rum lör 8.11 under flyglarm på Bolarduskyrkogården i Emden. Under liggetiden där hörde flyglarm och överflygningar till dagordningen. En dag kom en norsk ångare in till varvet med resterna av ett bombplan på däck. Det hade kolliderat med förmasten och störtat i havet. 3 sårade engelsmän tagits upp. Lör 22.11 gick Ingeren från Emden för att gå till Göteborg för lossning. I 2 dygn fick hon ligga i Stora Bält i tjocka i väntan på bättre sikt för att kunna fortsätta i minlederna. Ett fartyg i närheten blev minsprängt och sjönk. Måst hålla låg fart hela resan och kom först fre 28.11 till Sannegårdshamnen i Göteborg. Slutreparationen vid Eriksberg 12.12.41- 21.2.42 slutade med uppläggning i Flackets bojar. Först den 28.3.42 fick Ingeren en ny frakt.

Historik

Se Ingeren 15.10.41

ALFA 3.II.4I

BOMB STUDSAT ÖVERBORD FRÅN AKTERWELLEN UNDER FLYGATTACK VID GRIMSBY.

Journalutdrag

På resa i konvoj London-Grimsby-Ardrossan med last av järnskrot(Scrap iron) Mån 3.II.4I kl I8.05 utanför Grimsby angripna av bombplan. En stor bomb, fälld från låg höjd,träffade STB brädgång mitt för lucka III varvid dess styrplan slogs av och föll i aktre wellen medan bomben hamnade i vattnet Explosionen var våldsam ochorsakade en hel del skador ombord med bl.a brott på ångledningar i pann-och maskinrum som fylldes av ånga. Rummen pejlades omedelbart men något läckage kunde ej förmärkas. Efter vissa provisoriska reparationer fortsatt resan till Ardrossan. Bombens stjärtfena tillvaratagits av befh. Ombord ss Alfa 4.II.4I

B.Aronsson J.L.Andersson Torsten Olsson
Ie styrman Ie maskinist befh

(Utdraget insänt till SKN av red AB Alfa i Hälsingborg 7.2.42)

Crew List

Se ALFA 5.I2.4I

Survey Report I2.II.4I

John B.Cousins & Sons,Glasgow på uppdrag av Wm.Wilson & Co besiktigat Alfa under lossning av järnskrot i Ardrossan.

"It is reported that ss Alfa On nov 3d I94I was bombed by enemy plane, a large bomb striking the bulwarks on the STB side of the after well deck abreast the main mast,breaking off the tail fin of the bomb,which afterwards exploded on striking the water."

Damages:

Boatdeck leaking over chief engineers cabin on STB side.
Poop deck mail stanchion broken on port quarter.
Mainmast strained AND 2 topmast wire stays broken.
Deck steampipe for No 2 winsch broken.
HANDSTEERING GEAR STRAINED
Steering gear rods,chains & oins strained.
Cast iron sheave on forward end of after well deck broken.
One bolt on rudder head stuffing box broken.
Several steam pipes & suction pipes in engine room broken.
Seats loose on the main feed pump & bilge pumps.
Main angine castings,bedplate, columns,cylinders etc & thrust block strained through shock.
Tunnel bearings & stern gland strained, seacocks & valves strained
Bolier moontings & pipe connections in stokehold & engine room straiaed through shock.

Forts

ALFA 3.II.41

The turbodriven dynamo strained and running irregular.
Turbo generator exhaust pipe broken & valve loose
Electric light system throughout vessel ~~shorting and~~ shorting & running irregular.
Air pipes in double bottom tanks No I,3,5 fractured.
Double bottom tanks, fore-& afterpeaks, rudder, stern tube & tail shaft strained. One bottom plate in way of day tank under main engines fractured.
Saloon clock out of order.
Wireless telephone receivers out of order.
Radio sets in the saloon & chart room out of action.
lamp shades broken (In messroom, chief off.cabin, chief eng.& 2d eng. cabins.) (Glass & porcelain renewed by owners agent in Ardrossan)
10 tumblers, 8 coffea cups, 2 coffea saucers in pantry broken

Alfa kom till Ardrossan 8.II, reparationerna påbörjats 11.II, lasten lossats 13.II, dockats 16.II p.m, utdockats 18.II p.m, vessel sailed 19.II. Ardrossan Dockyard reparerat och bottenmålat Totalkonstnad £ 354.9.10

Assurans.

Rederiet insänt generalräkning 11.7.42 till SKN = 12895:49 kr
SKN ersatt med 4472:19 den 26.11.42
SKN tidigare 13.6.42 ersatt rederiet med 700:79 för kost, hyror, bunkers under reparationstiden 12-18.II 41.

Historik

e Alfa 5.12.41.

BESIKTNING 1945 SKNEIII 349

en Haeger, Göteborg, ~~skr~~ besiktigade 2.10.45 Alfa vid Hälsingborgs varv sedan hon kommit hem efter 5 år utanför spärren i engelsk kustfart
Han konstaterade ganska stora bordläggningsskador och betydande däcksskador uppkomna genom skakningar och vibrationer vid undervattensexplosioner. Befh upplyst att Alfa, särskilt under krigets senare skede, varit utsatt för svåra påkänningar vid sjunkbombsexplosiner i kustkonvojerna. Dessa olika tillfällen hade dock in ~~kunnat~~ inte kunnat journalföras på grund av gällande förbud av engelska marinmyndigheter att införa krigshändelser i journalerna. Båda livbåatran måste kasseras och ny trädäck läggas i stor utsträckning Alfa låg vid Hälsingborgs varv 17.10.45 - 5.I 46. Hon hade kommit till varvet redan 30 9 45 men fått ligga och vänta på sin tur ända till 17.10 Krigsskador för 160.175;- kr reparerats plus civilriskskador för 95700;-

AAssurans

ALFA 3.II.4I

Assurans:

SKN 22.8.46 till rederiet utbetalat I57.279:I6

Se Alfa 8.I2 4I

GG 248 NIPPON c:a 5.11.41

FISKEBÅT BESKJUTEN AV " FRÄMMANDE FLYGPLAN" 100 SJÖMIL UT FRÅN LINDESNES.

Brev till SKN från Öckerö 14.11.41

Då vi med våran fiskebåt Nippon GG 248 befann oss på trålfiske i Nordsjön, c:a 100 sjömil väster ut från Lindesnes på Norska kusten, blev vi av ett främmande flygplan beskutna med påföljd att en stor del av våran redskap blev helt eller delvis spolierad av beskutningen.15 rullar tåg blev spolerade hvilka värderas till 200 kronor.Ankarstället måste vi för beskutningens skull övergiva och gå ifrån, hvilket med ankare,wire,kabel,kätting samt bojar kostar 920 kronor,hvilket tillsammans med redskapen utgör en summa af 3370 kronor. Även blev riggen på Nippon spolierat ,skotet kaseras,lillbåten blev henomskuten på så många ställen att den blev helt oduglig,plåtbeklädnaden över maskinkappen samt en oljetank blev ramponerade,likaså STB lantärna ,inredningen i skansen samt några ställen på däcket måste repareras Denna skada med lillbåt inberäknad utgör 1350 kronor. Strax innan vi gick ut på fiske krigsförsäkra vi båt ochredskap efter den högre taxan nämligen 5 kronor på tusen i Statens Krigsförsäkring för fiskebåtar. Får jag vänligen anhålla att Krigsförsäkringsnämnden utbetalar den summan som författningarna föreskriver.

Högaktningsfullt
Agne Korneliusson
Redare å skeppare.

Att ovanstående är med sanningen överensstämmande intygas av besättningen på Nippon.
Karl Emil Nilsson Henry Mellgren
?

(I detta brev anmäler ägarna flygbeskjutning av Nippon utan att ange datum för anfallet,som torde ha ägt rum omkring den 5.11.41.
Mer om detta kan finnas i t,ex Bohuslänningen.)

Assurans

I brev 17.11.41 begärde SKN närmare uppgifter om var Nippon reparerats och detaljer om förlusten av redskapen ,men inget svarsbrev finns i mappen endast en brevkopia 2.12.41 att SKN översänder en check på 3200:- utgörande full och slutlig ersättning för den uppkomna skadan.

Eget Historik

Se Nippon 16.7.43 minskadad.

HEMLIG

MAGDALENA 6.II.41

LÄMNAD ÅT SITT ÖDE AV KONVOJLEDAREN I HÅRT VÄDER SEDAN HON SACKAT EFTER. FÅTT BOTTENKÄNNING - ANKRAT I MINFÄLT UTANFÖR HELDER.

Rapport:

Avgick Tors 6.II 41 kl 08.30 från Rotterdam destinerad till Västerås med rumslast av I537 ton kol. Djupg F I4'7'' - A I7' I8 ombv samt BO och tysk signalmatros. Utsvängda livbåtar. Fartyget avmagnetiserat i Rotterdam den 6 IO 4I. Lämnat hamnlost och bogserbåt 08.45 Lämnat Fladlatsen vid Hook van Holland och kl II passerat angöringsbojen och gått in i konvoj om I6 lastfartyg. Vind WSW 4, byig luft, grov sjö med överspolning. Barometer 76I. Loggi=0. Styrt efter BO:s anvisningar. Kl I6 passerat Ymuiden boj logg = 35. Vind WSW 5-6 Beaufort, barometer 760. Hög överbrytande sjö med slingring, sättning och mycken överspolning. Regn- och hagelbyar. Styrt efter BO:s anvisningar. Några ortsbestämningar kunde ej göras, enär navigeringen är hemlig och omhänderhas av den tyska kontrollofficeren. Kl I9.20 gav konvojledaren, en förpostbåt, genom signal "K" i ångvisslan signal om kursändring och på anmaning följdes konvojledaren in mot Helder. Kl 20.05 vände plötsligt konvojledaren och stävade ut igen. Magdalena vände och följde efter i samma riktning. Fartyget tog våldsamma brottsjöar över sig. Kl 20.20 försvann konvojledarens akterlanterna i mörkret och kunde ej mera siktas. Trots upprepade morsesignaler kunde ej något som helst ljus iakttagas. Vid lodning kl 20.30 7,5 famnars vatten. Under upprepade lodningar som gav djup mellan 6,5 och 7,5 famnar stävade fartyget mot hård WSW vind och sjö i västlig riktning. Kl 2I.45 tog fartyget ett våldsamt grundbrott och högg straxx efteråt hårt i botten. Maskin stoppades omedelbart. Sikten utplånad av regn-och hagelbyar. Ej läck vid uppreoade pejlingar av tankarna. Efter IO minuters uppreoade lodningar konstaterades att djupet ökade från 3,5 till 5 famnar varför befälet i samråd med BO beslöt fälla BB ankare och 60 famnar kätting på tamp. Sedan detta gjorts konstaterades ~~akk~~ genom uppreoade lodningar ~~akk~~ och med bränningar i sikte i mörkret att Magdalena kvarlåg på stället och höll sin position. Kl 22.30 fälldes även STB ankare + 60 famnar. Inget läckage pejlats men rodret bräckt och en spricka uppstått i bordläggningen på båda utsidorna från relingen c:a I,5 meter ner mot vattenlinjen vid akterkant till bryggdäck. På båda sidorna trängde vatten inx i hytterna. Sprickorna i görligaste mån tätas med talg. Från kl 22.30 till kl 02 fre 7.II avbrändes ett stort antal nödsignaler för att påkalla uppmärksamhet från land. Först kl 02 observerades Magdalena från Helders signalstation varefter BO genom morsering med stavlampa begärde hjälp från land. Vid 05-tiden observerades ett fartyg som med morelampa meddelade sig vara ett bärgningsfartyg som dock på grund av den grova sjön och Magdalenas position inte kunde ta sig närmare än c:a I'.

MAGDALENA 6.II.4I

Kl 07 anlände Helders livräddningsbåt varvid beslöts att I4 man borde lämna fartyget. Under mycket svåra förhållanden togs dessa ombord i livräddningsbåten som sedan gick in till Helder och lovade komma ut igen till haveristen. Kl I2 återkom livräddningsbåten med order från Helders hamnkapten att hela besättningen skulle föras iland, enär Magdalena låg förankrad i ett minfält och inte kunde bärgas i det hårda vädret. Vägen ut till haveristen måste först minsvepas. Magdalena övergavs nu. Fartygets position visat sig vara N 55 56,8' - long 0 4 36,8'. - Lördag den 8.II kl 09 gick befh och 6 man ut med livräddningsbåten men sjön var så grov att det visade sig omöjligt att borda fartyget som fortfarande höll sig flytande i samma positionsläge. Söndag 9.II kl 09.50 gick besättningen ut i en bogserbåt till Magdalena, anlände dit kl II.30 och kunde nu sättas ombord. Tog omedelbart upp ånga, klargjort för bogsering och pejlat tankarna, men fartyget ej läck. Kl I2 börjat hyva in ankarna och I2.30 inlett bogseringen med en minsveparé. Då wiren sprängdes efter I5 minuter fälldes BB ankare + 40 famnar. Kl I3.50 anlände bärgningsångaren Ganges av Rotterdam på 5I6 brton, kl I4 var bogserkabeln fastsatt ombord och inhivningen av ankaret börjat. Härunder sprängdes kättingen vid I5 famnar och BB ankare igick förlorat. - Kl I6.30 var Magdalena inbogserad till Helder och förtöjdes i ducd'alber vid Reichswerft. Under bärgningen fick Magdalena brädgångarna på båda sidor intryckta av bogserbåtarna långsides i sjöhävningen.
Magdalena avgick från Helder måndag 23.II och kom mån 24.II till Amsterdam och dockades där för reparation.

Amsterdam 26.II.4I

Axel Olsson

Befh

Maskindagboken

Tors. 6.II.4I avgått Rotterdam. Sakta fart 08.45. Full fart 09.30. Halv fart 09.5I. Full fart II.30. Sakta fart I9.45. Stopp 20.00. Halv fart 20.0I. Full fart 20.02. Sakta fart 20.03. Full fart 20.06. Sakta fart 20.07. full fast 20.I0. Halv fart 2I.42. Stopp 2I.45. Länsat från kölen och tunnelgropen.

Helder II.II.4I

Kapitän

MAGDALENA 6.II.4I

Crew List

Befh Axel Helge Olsson, Parkgatan I9,Göteborg, 20.2.04 Lysekil (27 9 4I)
Ie styrman Lars K Christofferson, I6.8.02 Östra Nöbbelöv
2e styrman Gustaf Hjalmar Backman, Gtbg, 24.7.78 Lysekil (26 3 4I)
Chief Gustav B Betz, Gtbg, 26.2.84 Göteborg
2e maskinist Ernst Harry Kropp, Gtbg, 3I.I2.87 Gäteborg (20 I0 4I)
Stuert Ivar H Östergren, I9.7.04 Mjällby
Kock Vollrath G Bengtsson, Gtbg, 6.II.07 Gäteborg
Matros Ragnar C Hansson, 3I.I2.04 Halmstad
Matros Gösta Olen Olsson, Stockholm, 9.5.I8 Morlanda (I6 9 4I)
Lättmatros Karl G Persson, 28.II.I7 Landskrona
Jungman Svante V Svensson, I6 2.I9 Karlskrona
Jungman Alvar A Brännström, 8.7.I9 Bygdeå
Jungman Karl Vitalis Nilsson, Dorotea, 7.4.I8 Dorotea (20 I0 4I)
Donkeyman Arne Östen Andersson, 8.I0.08 Lindome
Eldare Nils H Hemström, I3.2.07 Söderhamn
Eldare Erik S Eriksson, 25.I2.I7 Hanebo
Eldare Thure V Olsson , 25.5.08 Asarum
Maskinelev Axel V Arvidsson, 9.I.22 Söderåkra

Havarieverhandlung in Den Helder I0.II 4I

Verhandlung über die am 6 nov 4I erfolgte Havarie des Schwedischen D. Magdalena im ostgeleit auf Zuider Haaks, Südwestlich Den Helder.

Es erscheint der Kapitän A H Olsen,wohnhaft in Gotenburg,Parkgatan I9, und sagt, mit dem gegenstand der Vernehmung bekannt gemacht und zur wahrheit ermahnt, wie folgt aus:
Passieren im Geleit nach osten Ijmuiden Ansteuerungstonne am 6.II.4I, I6 Uhr in starker westlicher Storm mit hohe See,Regen-und Hagelböen. Ungefähr I9.20 Uhr gab der Richtungsboot mif der Dampfpfeife signal K ab. Auf frage an den B.O höre ich, das Geleit soll nach Den Helder einlaufen. Wir steuerten dann dicht hinter dem Hecklicht des Richtungsbootes. Etwa 20.05 Uhr kursänderung nach STB und steuern ab von Land. Gegen 20.20 Uhr ging das bis dahin gut sichtbare Hecklicht des Richtungsbootes aus sicht. Die versuche des B.Os durch Morse verbindung mit dem Richtungsboot zu erhalten waren vergebens. -20.30 Uhr ergab eine Handlotung 7,5 Faden.Weitere Lotungen ergaben 6,5 und 7,6 Faden.Der Wind ist zunehmend, die See steiler und höher.- Gegen 2I.45 Uhr nahm das Schiff eine schwere Grundsee,danach hartes aufstossen des Schiffes.Die Maschine wurde gestoppt. Durch wiederholte Lotungen wurden 3,5 bis 5 Faden gelotet. Da ruhiges Wasser kam,erhielten wir es für das beste zu ankern. -Ankern

MAGDALENA 6.II.4I

mit BB Anker und ganzer Kette über etwas 90 Faden.- Da BB Anker hielt wurde auch STB Anker mit 60 Faden Kette gesteckt. Die Tanks und Bilgen peilten lang.- Dann wurde festgestellt ,dass das Ruder gebrochen und an jeder Seite mittschiffs über der Wasserlinie ein Plattenriss entstanden war. Von 22-30 Uhr bis etwa 2.00 Uhr am nächsten morgen 7.II wurden Notsignale abgebrannt.Gegen 2.00 Uhr beantwortung und Morseverbindung mit Helder. Fragten unsererseits durch morsen mit der Stablampe um hilfe von Land. ~~Um I2 Uhr mittags kam wieder um~~ Um 7.00 Uhr kam das Rettungsboot "van Den Helder" und nahm I4 Mann der Besatzung an Land.Um I2 Uhr mittags kam wiederum das Rettungsboot mit order vom Hafenkommandanten alle übrige Besatzungs mitglieder an Land zu bringen. Ein vesuch am 8.II mit 7 Mann der Besatzung mit dem Rettungsboot an bord zu kommen misslang wegen des stürmischen Wetters. Am 9 November konnte die ganze Besatzung bei günstiger Wetter mit Minenschleppern anbord gebracht werden, Um I200 Uhr beginnen Anker zu lichten, I3.50 Uhr Schlepper " Ganges" gibt schleppleine anbord. BB-Anker mit I5 Faden Kette wurde beim aufhieven durch brechen eines Gliedes verloren. I8.30 Uhr was Dampfer Magdalena fest im Hafen von Den Helder.

Den Helder, den I0 november I94I.

V.G.O

A.H.Olsen, Kapitän

G.W.O

Butten

Sonderf Lt.z.See B.O.

als Verhandlungsleiter

Sjöförhör 28 II 4I på Sv Konsulatet i Amsterdam kl I0 30

Sakkunniga f d hamnkapten i Soerabaja, Edvard Broms,Aerdenhout, och sjökapten Willem Solomons,Overveen.

Konsul J E Rosenberg.

Befh Olsson fritog sig och sitt befäl och sin besättning från all skuld och allt ansvar till olyckan som helt lades på konvojledaren efter vilken Magdalena hade att styra.

Befh Olsson: Vid avgången fåån Hook van Holland bestod konvojen av sex lastfartyg,alla Svenska, med eskort av förpostbåtar och minsvepare. Magdalena gick som nrI i STB kolonn Konvojfart 8 knop, det vill säga full fart för Magdalena. Bestick får ej föras beroende på tyska konvojbestämmelser.Genom signal "K" i ångvisslan erhöll konvojen order att i det hårda vädret gå in till den Helder.Magdalena repeterat signalen. Lodningen före olyckan utfärdes av 2e styrman Backman som var vakthavande.BO hade till sitt förfogande ombord ett Tyskt specialsjökort från I937,rättat till den 20-3-4I. Före ankringen till kl 20 kunde

MAGDALENA 6.II.4I

Den Helders fyr skönjas men sedan försvann den. Belöning borde ifrågakomma för livräddningsbåtens besättning som riskerade sina liv då de i den svåra brytande sjön räddade besättningen. Magdalenas kompasser hade justerats i Rotterdam 6.IO.4I. Walkers patentlogg utsatts vid avgången från Hook van Holland.

2e styrman Backman Tagit vakten kl I8.30 den 6.II och erhöll då order att styra efter ledarfartyget. På bryggan befann sig Befh, BO, rorsman och utkiken, vilken sistnämnda inte kunnat stå på backen på grund av överspolningen. 2e styrman lodat och rapporterat till Befh och BO. Under lodningen gick fartyget med liten framfart över grund och hade att kämpa med svår motsjö. Hade hört signalen i ledarfartygets ångvissla innan kursändringen vidtogs och Magdalena repeterade signalen.

2e maskinist Kropp Tagit vakten i maskin kl I8.30 den 6.II. Maskinen arbetade mycket ojämnt på grund av sjögången. I gott väder gör maskinen 58 varv i minuten, men nu under resan hölls c:a 50 varv. Grundkänningen kändes i maskinrummet som en kraftig skakning.

Jungman Nilsson Tagit vakten I8.30 den 6.II, övertog rodret 20.30. Då syntes ej ledarfartyget och Nilsson fick order av BO att styra västlig kurs. Korrekt utfört ordern som kontrollerats av BO. Ej sett eller hört signalem från ledarfartyget eftersom han då tillfälligthade fritörn.

Matros Olsson Törnat till I8.30 6.II, blev satt som utkik I9.30 med placering på bryggan, på grund av överspolning. Olsson hade sett att förpostbåten ändrade kurs, men minns inte huruvida förpostbåten och Magdalena utväxlat signaler.

Samtliga vittnen bekräftat att livsfara förelegat för livräddningsbåtens manskap.

KK Memorial 3I I2 4I — Ej för publicering

Orsak; Konvojledarfartyget synes ha lämnat Magdalena åt sitt öde då det fortsatte resan utan att taga hänsyn till den svenska ångarens underlägsna fart. När dessutom inga fyrar eller lysbojar voro tända vid tillfället, råkade ångaren i det dåliga vädret ochutan positionsbestämningar ur kursen och grundstötte på en sandbank utanför Den Helder.

Särskilda anmärkningar; Enligt vad till KK inkomna handlingar från Sv. konsulatet i Rotterdam utvisa, utfördes bärgandet av Magdalenas nödställda besättning under så svåra förhållanden att den Holländska räddningsbåtens besättning synes böra komma i åtnjutande av belöning i någon form för sin om mod och gott sjömanskap vittnande räddningsbragd. Visserligen kvarlåg Magdalena med kättingarna stuckna på tamp å sin ankarplats och blev senare i havererat tillstånd inbogserad i hamn, varför besättningen kunde ha

MAGDALENA 6.II.4I

kvarstannat ombord,men synes mig denna omständighet icke förringa det maktpåliggande räddningsarbetet. Att detta lyckades utan att något människoliv gick till spillo i de svåra brott och bränningar som omgav fartyget, synes mig i första hand kunna tillskrivas räddningsbåtsskepparens rådighet och skicklighet vid manövreringen. De män, vilks med överhängande fara för eget liv bemannade räddningsbåten voro:
Skeppare C.Bot, Styrman P.W Bot, motorskötare R.Eelman samt matroserna J.J Runnenburg, J.J Fillerup och J.Veen.
Jag får därför vördsamt hemställa att Kollegium ville för deras djärva och behjärtansvärda ingripande utverka belöningar i form av medalj med inskription "För berömliga gärningar".
Skepparen synes mig böra erhålla guldmedalj av femte storleken,under det de övriga tilldelas silvermedalj.

Ex officio.
Bo Bergström.

(Se sid 8)

SKNEIII 2I8

Telegram t Mälaren från Vos & Zoon,Amsterdam

Den II.II.4I.- "Magdalena cargo coal Rotterdam-Västerås grounded hevily thursday last Helder Roads stop No bottom lesk found after soundings but vessel broken in STB and port side bulwark plating also port side sheerskrak strake plating broken and deck plating in way No I hold pot side buckled stop Rudder lost and probably stern post damaged stop vessel entered Helder harbour saturday night All crew safe and onboard stop our surveyor and classification surveyor recommend discharge entire cargo Helder which we should arrange in conjunction with owners brokers in Rotterdam then to empty ship via Zuiderzee or canals to Amsterdam for docking repairs and reload cargo afteewards Helder stop Please inform owners as impossible for captain wire from Helder and telegraph us your and owners instructions.

Dito till Mälaren 20.II.4I

Magdalena no bottom damage stop STB port side one plate bridge sheerstrake and adjacent strake one plate to renew cracked deck plate to repair stop rudder completelt stern frame partly to renew stop Anchor I5 fathoms chain to replace Hawsepipe to renew stop German Navy will probably wish repairs dffected Amsterdam stop Please wire owners agreement obtain tenders from Amsterdam Yard for definite repairs including towage Amsterdam.

Telegram till Mälaren från Vos & Zoon,Amsterdam 2I.II.4I

Magdalena confirm our yesterday telegram stop German Navy now decided definitely not repair Helder and wish vessel taken to Amsterdam soonest stop Have taken advantage of docking Helder to obtain tenders complete repairs including new anchor & chain and towage to Amsterdam from two

MAGDALENA 6.II.41

yards stop cheapest offer Amsterdam Dry Dock florins 22500 and 48 working days stop please wire urgent owners approval order work to Amsterdam dry dock.

(Mälaren svarat att rederiet och SKN antar anbudet från Amsterdam Dry Dock " but try to reduce price and specially time".

Rederi AB Strim 18.II till SKN

Översänt journalutdrag " av vilket framgår att Magdalenas befäl förlorat kontakten med konvojens ledarefartyg. Efter grundkänningen har fartyget ankrat och visade det sig senare att ankringen skett i ett minfält. Förmodligen har befälet å det ledande fartyget vid den i journalutdraget omnämnda kursändringen upptäckt att de kommit in i minfältet och sökt komma därifrån. Civilkaskoassuradörernas ombud i Amsterdam ,Vos & Zoon, har hittills haft hand om haveriet,men som olyckan synes kunna hänföras till krigshaveri, emptse vi Edeert meddelande om ni önskar överföra handhavandet av saken i fortsättningen till annan agent.

(SKN svarade att " Nämnden har fullt förtroende för Vos & Zoon".)

SKNEII Disp Slog i botten på " De Razende Bol"

Av dispache 8.5.42, given i Sthlm av Per Hasselrot, framgår om själva grundkänningen att Magdalena kl 21.45 den 6/II hade lyfts upp av en dyning, som var hög som ett berg, och hade, då hon åter sänktes,slagit hårt i botten med akterskeppet på en sandrevel kallad De Razende Bol utanför Helder. Maskin hade stoppats och efter samråd med den tyske BO och Ie styrman beslöt befh att ankra. BB ankare fällts med 90 famnar kätting i vattnet och sedan även STB ankare med 60 famnar. Om ankarna draggat skulle sannolikt ingen ha överlevt från fartyget i de kokande grundbrotten strax ~~intill~~ intill.

SKNEVII 327 LASTEN

1537,8 ton kol för A R Appelqvist i Stockholm , försäkrad i Atlantica,Gtbg, för 51370;- I Den Helder lossades lasten till 3 läktare och en marinpråm eftersom Magdalena skulle dockas i Helder. Det blev dock ingen reparation där utan Magdalena bogserades till Amsterdam för reparation. Läktarna blev i slutet av vovember bogserade samma väg och kollasten upplossades på ett område tillhörigt NV de Rietlandsen,Amsterdam, ~~samma~~ den 8-10.12.41 för att börja återinlastas i Magdalena 8.I.42. Den 12.I lämnade Magdalena Ymuiden men kunde på grund av isen inte komma till Västerås för lossning utan måste lossa i Stockholm. Enligt besiktning i Sthlm 22- 26.I. 42 hade kolen på grund av ökad stybbhalt minskat i värde med 5 kr per ton och såldes till lokomotiv bränsle. SKN Betalade 9.6.42 till red AB Strim 17688;44 för manko,försening omlastningar etc. - I bogseringen av kolpråmarna Helder-Amsterdam var förhyrda bogserbåtarna Antoon, Spanjaarsdiep och Anna.

SKNEIII 218

SKNEII Dispacher

MAGDALENA 6.II.41

Reparationer och assurans

Magdalena inspekterades 10.II.41 i Den Helder av ingeniör J G Wulfers från firman J van den Andel,Amsterdam. Efter läktring av lasten dockades Magdalena 15.II i Kriegsmarines docka vid Reichswerft Den Helder och arbeten påbörjades med stäv och roder men avbröts på tysk order eftersom dockan behövdes för Marinens räkning.- Den 23.II bogserades Magdalena via Zuiderzee till Amsterdam för kontrakterad reparation på 48 arbetsdagar vid Amsterdamsche Droogdok Maatschappij NV.- Bogseringen utfördes av 2 bogserbåtar.- De vitala skadorna var att hjärtstocken brutits av och att rodret och en del av akterstäven slitits bort då akterskeppet slog i botten den 6.II.- Bottenplåtarna var oskadade men all inredning förstörd i Ie och 2e maskinsitens hytter som stått under vatten.Brädgångarna var bucklade och STB ankarklys bräckt.Propellern, av tackjärn, hade fått spetsarna på de 3 bladen avslagna och den måste utbytas helt vilket inte blev av förrän vid Ekensbergs varv i Sthlm 17.4.43.Den gamla propellern behölls ombord som reservpropeller.- I Amsterdam anbringades ett provisoriskt platt enkelplåtat roder, handstyrningen och roderkvadranten reparerades STB ankarklys reparerats etc I främre welldäck svetsades en spricka i däck BB framför 2ans luckkarm och dubbleringsplåt anbringades.Ny in-reding till de 2 befälshytterna.Ny wc-stol med behållare etc på Befh wc. Rep av brädgångarna, anskaffning av 15 famnar ny ankarkätting. Ny FW-tank uppsatts på tunnelrecessen i rum 3, maskinskottet delvis riktats mm Rep kostat FL 26649;- = Kr 59421;51 enligt varvets räkning 2.I.42.

Assurans

Rederiets generalräkning 25.2.42 = 124648;12

SKN efter dispache betalat 101577;94 den 9.6.42 plus 10793 till Mälaren och Atlantica.

SKN 7.6.43 betalat ny tackjärnspropeller med 3000;- Rederiet fått stå självrisk med 500;-

Dispache 8.5.42 (Per Hasselrot,Sthlm) ålagt SKN att betala totalt Kr 113372; 32.

Egna noteringar

Medaljer till livräddarna

I konselj den 30.4.42 tillerkändes befh och hans 5 män på Helders livräddningsbåt guldmedalj för befh och silvermedaljer till de övriga. " Sui Memores Alios Fecere Merendo ". Vid räddningen av Magdalenas folk manövrerades livräddningsbåten gång på gång i de kokande grundbrotten tätt förbi haveristen så att männen, en efter en, med livbälten på,kunde hoppa över och fångas in av livräddarna.Ett enda misstag av Befh Bot skulle inneburit att båten krossats mot fartygssidan eller att de hopp-ande hamnat i vattnet och krossats mellan båten och fartygssidan.

(Se sid 5-6 memorialet) (10 livbälten noterats som förlorade)

MAGDALENA 6.II.4I

Historik

Laståmgare på I304 brton byggd I882 vid John Readhead & Co i South Shields av järn. (Ex Nora, Langdon) L.7I,9 B.I0,3 Tillhörig Red AB Strim (Sven Salén) i Stockholm. Inköpt okt I939 för 50000;- kr som Nora från maskinist Klas August Andersson i Karlskrona tillsammans med dennes övriga ångare Heros,Fortunatus,Valkyrian, Ragnar,Gudrun och Hilda.(Se Ingvar 27. 9.43, Margareta I4.7.42, Johanna 3.8.40, Emma 2.6.40, Kristina I7.9.40 och Ellinor20.6.44) Welldäckad med back,4 luckor, 2 master, I700 ton dw, 588 ihkr compoundångmaskin av varvets fabrikat. Maskinist Andersson hade köpt Nora i nov 35 för 45000 kr från konsul Erik Banck i Hälsingborg som i april I920 efterträtt skeppsredare Otto Banck som huvudredare. -Otto Banck hade våren I9I4 köpt skonertriggade ss Langdon från England och den 27.2.I4 kom hon till Karlshamn och omdöptes till Nora.Med detta namn gick hon mest på Danzig/Gdynia traden.Som Magdalena nov 39 blev det längre resor till England, Rotterdam och franska hamnar men den 9.4.40 hamnade Magdalena innanför spärren och gick därefter i Tysklandsfarten och på dödsrouten med järnmalm till Rotterdam. - Hon var f.ö årsbarn med ss Mars och Carl Henckel som sänktes den 2I.I2.39 och ss Maud som i nov 5 I952 gick till samma nedskrotningsvarv som Magdalena.- Våren I945 gick Magdalena flera resor som Röda Korsfartyg Göteborg-Lübeck med gåvopaket, livsmedel, medicin mm.Hon var då vitmålad med röda korsmärken och namn på sidorna. Den 28.3.45 kom Magdalena och Lillie Matthiessen till Gtbg efter att ha lossat gåvopaket i LüBeck och avgick den 3I.3 till Lübeck med 62 vitmålade Volvolastbilar som skulle distribuera paketen till konzentrationslägerfångarna i Neuengamme o.a.läger. Den 26.4 anföll engelska plan bilkolonnen och förstörde I6 av bilarna och dödade II kvinnliga KZ-fångar som skulle evakueras till Lübeck f.v.b till Trelleborg.Lördag 28 April lämnade fartygen Lübeck med lastrummen fyllda av utmärglade lägerfångar på bårar som skulle till Trelleborg.Magdalena hade 225 manliga fångar ombord av vilka en dog innan Magdalena efter 36 timmar kom till Trelleborg.Lillie Matthiessen var fylld av kvinnliga fångar, - Den 24.4 45 lämnade fartygen Göteborg med gåvopaket till f d allierade krigsfångar i Tyskland.- I aug 45 återgick Magdalena till fredstrafik på Rotterdam och hade inge nämnvärda haverier under sina återståendesex år.Hon såldes i Febr I952 för 4I2800 kr till xxxxxxx A Goenarts Reederij NV i Antwerpen och övertogs 2I.2.52 i Antwerpen i och för nedskrotning.

HEMLIG

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

BERUSAD KAPTEN LÄT OBEHÖRIG STYRMAN NAVIGERA PÅ KÄNN I TÄT TJOCKA. GRUNDSTÖTT OCH VRAK VID LITTLE MIQUELON, NEW FOUNDLAND.

Rapport

Left St Johns,N.F Wednesday 5.II.4I for Sydney,Nova Scotia.Cargo in the holds; 2900 tons of sugar in bags.Draft F 20'- A 20'02". 32 crew Friday 7.II 4 a.m grounded in thick fog and calm sea, Lat N.46° 5I' - W 56° I4,5'. Captain Hanssons watch.All holds and tanks before the WT bulkhead of the engine room were leaking badly.Grounding caused by dense fog and strong current.No soundings made after departure foom St Johns.Speed when grounding 7 knots.- Radio bearing were taken on thursday Nov 6th at 8.50 a.m Cape Race I0° true, at 9.50 Cape Race 50° true and II.05 Cape Race 65° true and they gave the following estimated position noon 46° 3I' N latåtude.- 53° 4I' W longitude, and the next readio bearing was made Nov 6th at II.I5 p.m and gave result Cape Race 85° true.- From estimated noon positione the course held was 298°. and distance from that position was 73 miles according to the log.- ~~XXXXXXX~~ Gudmundrå had to go to St Johns in order to repair her high pressure gland pipe and degaussing.Her compasses had been adjusted in Philadelphia May I7th I94I.The deviation had been controlled June Ist and 2d on the voyage from Barbados to St Thomas and found correct. The ship was comdemned I2.II.4I at I0 a.m by Lloyds agent.

St Johns 20.II.4I

P C Korbai./for the master

Ist officer.

==

Extract of the log of the ss Gudmundrå, captain H.Hansson, during the voyage St Johns - Sydney N.S

Wednesday 5.II Received order from the Naval Control to proceed to Sydney to join there the next convoy for the UK.As the captain was ill,the chief officer was present at the conference.Afternoon ship has been cleared for Sydney and at 8.45 Custom and pilot came onboard ,controlled the crew and at 9 p.m heaved anchors and sailed from St Johns. Draft 20'0"- 20'02".At ~~XXX~~ 9.40 the pilot left, full speed ahead. Semi cloudy, long swell.Till I0.40 compasscourse SSE and then changed to SW.At I0.55 passed Cape Spear ,magnetic bearing WSW at 3 miles distance.

Thursday 6.II Cloudy weather with long swell. At I.30 course has been changed to SW¾ S. At 3.20 passed Ferryland, magnetic bearing NW I N and at 3.40 altered course to SW. At 4.I5 passed Bearcove Point and at 6 a.m altered course to WSW.Hazy horizon.At 9.20 fog, fog signals given.Radio bearings taken at 8.50 Cape Race I0° true. 9.50 Cape Race 50° true and at II.05 ~~I0xtrue~~

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Cape Race 65° true.According to these radio bearings and the patent log the estimated position at noon was 46°3I´N lat & 53°4I´W long. Afternoon course NW I¼W on the compass,dev 0, magnetic course 270°.Cloudy weather till 5.20 when fog came.Fogsignals given.At 7.50 clearing up somewhat. Hazy horizon, sea calm. At II.I5 p.m radio bearings of Cape Race gave result 85° true. From 8 till I0.I5 fog,xxxx fogsignals given. Till midnight clearing up, overcast sky, sea calm.

Friday 7.II Course NW I½W. Dense fog, fog signals given.At 3.58 a.m 2d officer hearing some noise caused by sea, put engine full astern but after a few minutes ship struck om rocky bottom and was grounded.Soundings showed that all holds & tanks before the WT bulkhead of the engine room was leaking badly.- During the voyage the navigation lights were burning at night andconstantx look out watch was kept fore on the bow.

St Johns Nov 20th I94I

Kobai

Chief officer

This is to certify that the above is a true extract of the ship´s log on thess Gudmundrå. St Johns Nov 20th I94I

Henrik Ramel

STÄMPEL: SW. CONSULATE ST. JOHNS. Attaché

==

Utdrag av maskindagbok s/s Gudmundrå

Reise St Johans, N F - Sydney,N S

Förer Kaptein Hansson.Ie maskinist F Hansen

Unsdag 5te november I94I.

Tatt op steam, varmet maskinen.Klar kl I8.30.Stand by kl.2I 00.

SF 2I.07.Forskjellig fart og manöver intill FF 2I.50.

Degaussing tilsatt kl 22.00, 39 amp, II0 volt.

I2 midnatt full fart 2 timer.Modereret fart en time.sum 3 timer.

Ångtryk kg/cm I3. Vacuum Kg/cm2.73.

Fyllning AK PI , slagtal pr minut 60.

Av sjövattnet 4,4 . Av matarvattent 63 . I maskinrum 37.I eldrum I4.

Besigtelse foretatt av Lloyds:

Beholding Kol ton 34I.

B.T.E kg 2332.

Smörjolja kg 249, cylolja kg I3, fotogen kg 246, hylseolje kg I80.

Torsdag 6e november

Sep olje 2 kg soda til kjelevannet.

Full fart 24 timer. Vacuum 70.Slagantal 60.62.64.63,

Forts

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Forts Maskindagboken

Fredag 7de november

Kl 4.03 kjendtes et haardt støt forut.

F.A 4.02, stop 4.04

Skipet paa grund. Efter peiling av tanker findes forr pigg tank I delvis full og tank II full. Lekasje sees paa bunkerskottet til lasterum 3 luken. Kofferdam tett. Ingen forandring paa rennestener i maskinrum.

Begynt lensning av forskip kl 4.I4

Stengt av degaussing. Plugget igen huller i bunkerskottet 3 luken.

Stengt vanntett dør til tunnel.

Lördag 8de november

Paa grund Vedlikeholdt steam. Stengt av for maskinen kl 3.00.

~~MANNSKAPET~~ Mannskapet begynt at gaa iland i redningsstol.

Lenser rennestener i maskinrum med begge pumper. Vannet stiger.

Beholdinger;

Kol ton 3I0, D.T.E kg 2332, Smörjolja kg 249, cyl olja kg I3, Fotogen kg 244, hylseplja kg I80.

St Johns, N.F 20de november I94I

Bevittnat konsulatet St Johns /Henrik Ramel Attaché

F Hansen
Ie maskinist

===

Crew List

Befh Hans Olof Janne Hansson, Karl Johansgatan XII, 28, Göteborg, I5.8.94 i Göteborg (Mönstrat i Philadelphia 7.4.4I)

Ie styrman Paul Charles Korbai, 3I.I.98 i Ungern (I4.4.4I Philadelphia) Officer on previous watch.

2e styrman Hans Pedersen, 4.I0.00 i Norge (I7.4.4I Philadelphia) On watch when grounding.

Chief Fridtjof Hansen, 20.9.03 i Norge (I4.5 4I Philadelphia)

2e maskinist Jöns Oscar Jönsson, 25.II.85 Ystad (5.5.4I Philadelphia)

3e maskinist Boleslaw Isdebski, I8.5.I7 i Polen (29.4.4I -"-)

Telegrafist Carl Edvin Persson, I2.II.08 Stockholm (I4.2.4I Rosario)

Stuert Johan Johnsen, 2.6.96 i Norge (I6.5.4I Philadelphia)

Kock Stefan Suchar, 5.8.00 i Rumänien (II.I0.39 Buenos Aires)

Mässuppassare Olavi Aalto, 5.I.22 i Finland (I8.9.4I Halifax)

Kökselev Pauli Nemmelin, I6.I2.2I i Finland -"-

Matros Wilhelm Oscar Eriksen, I4.II.04 i Norge (I.5.4I Philadelphia)

Matros Birger Gåskjölen, 4.4.I8 i Norge (6.5.4I -"-)

Matros Ervin Kukkonen, I8.7.I3 i Finland (I7.9.4I Halifax)

Matros Åke Renwall, I9.9.20 Finland (-"-)

Var på Shantung 24.I2.4I

Forts

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Forts crew list

Lättmatros Edvard Karintie, 2I.2.I4 i Finland (I7.9.4I Halifax)
Lättmatros Witold Strzelbicki , 7.9.I3 i Polen (I8.9.4I Halifax)
Donkeyman Edvin Sköld, I3.7.96 Haneba, Sweden (I7.9.4I Halifax)
Eldare Sulo Seppälä, I3.2.I3 i Finland (6.5.4I Philadelphia)
Eldare Väinö Miettinen, I0.II.I2 Finland "
Eldare Kalle Rankanen, I2.9.08 Finland "
Smörjare Ivar Johansson, I3.3.02 Regna, Sweden (4.9.4I Halifax)
Smörjare Justino de Souza, I0.I2.99 Brasilien (6.3.4I Bahia)
Lämpare Joseph Kell Jarvie, 20.3.06 Glasgow (I4.8.4I Halifax)
L( )pare John Powell, I7.3.I3 Manchester (I4.8.4I Halifax)

==

NOTE OF PROTEST

I( )the undersigned, master of the swedish ss Gudmundrå of Stockholm, officisl number 6504, do hereby report as follows;
On wednesday, nov 5th I94I, at 9 a.m left St Johns, N F with the pilot onboard bound for Sydney, N.S with a cargo of sugar, the shio in sea - worthy condition.
At 9.40 a.m left the pilot, and afterwards, steering by instructions from the Naval Control, passed fog, everything going allright until friday Nov 7th, at about 4 a.m , thick fog, couldsee nothing when we heard the breakers. Set the ship full astern, but was to late and she struck on the rocks. Dropped the anchors and sounded the ship, found the water in the fore peak and in the hold forward, then sounded around outside and found I( )at the bow and plenty water aft. Expected the ship to be grounded on Little Miquelon Island, but unable to ascertain the exact position. Sent wireless calls for help and set landing gear to get crew ashore in case t( ) ship would break off or sink. On saturday nov 8th ,the navy tug the "Prudent" arrived at the spot, but then the ship was filled up to the water level and the tug could do nothing. The crew left onboard the tug for St Johns, N.F and I remained with the 2d officer, the proceeded to St Pierre in a motorboat from there and made arrangements with Lloyds agent for the salvage of cargo and material. - Such is my protest, which I declare to be true and correct in all points, reserving the right to extend same at time and place convenient, and I do further declare that I could not make it before on account of sickness.

St Pierre, Nov IIth I94I.

H. Hansson.

Master.

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Maritime declaration held at the consulate in St Johns, N.F 2I.II.4I.

Experts; Captain T Schjolberg-Knudsen & captain Arne Borgen of St Johns.

At II a.m appeared the Ist officer Korbai." As the captain ,owing to illness and not being in St Johns, could not be present, the chief officer was questioned as follows;

Q; How long have you been at sea?
A; 25 years.
Q; How long were you Ist mate on this ship?
A; From April I7th this year.
Q; What certificates have you in your possession?
A; Masters certicicate from Budapest and master certificate from Panama.
Q; What was the resaon that you had to clear the ship from St Johns?
A; The captain was ill.
Q; Was the captain on deck then or till you left your watch?
A; No.
Q; When you left the watch at midnight ,did you see the captain?
A; Yes, and I told him that I was willing to take the ship to Sydney.
Q; What did the captain answer?
A; He said it was not necessary as he could take the watch himself.
Q; On your watch from 8 to I2 p m ,was the weather clear all the time?
A; As we left St Johns the weather was clear.
Q; As you stated in the log the weather was clear when you left the watch?
A; Yes.
Q; What was the reason you asked the captain that you should be on the bridge?
A; The captain was ill.
Q; Do you think the captain,the officers or crew neglected any of their duties in the course of the voyage?
A; The captain should have been more careful with the 2d mate. At Sydney the former 2d mate was discharged and as no new one could be had,the 3d mate was promoted to 2d mate.
Q; Was the ship in a seaworthy condition as far as charts and instruments were concerned?
A; Yes, except for the sounding machine. It was out of order.
Q; Has that machine been out of order all the time you have been onboard?
A; Yes.
Q; What did you use instead?
A; We could use the hand lead.
Q; When did you last have your eyesight tested?
A; In I936.
Q; Who kept the official log?

GUDMUNDRÅ 7. II. 4I

A; I did.

Q; Why did you not put in where the ship went ashore?

A; I did not know where the ship went ashore.

Q; Were you satisfied with your position when you left your watch at I2 o'clock?

A; I was not sure of the position but the visibility was good.

Q; When you turmed your watch over to the 2d mate did you give him your instructions?

A; Yes, and I advised the captain.

Q; Was your course set well off the coast?

A; 9 miles south of St Pierre.

Q; Did you take into consideration the currents in this water?

A; Yes, a few miles.

Q; Did you give any orders to the 2d mate to keep clear of land?

A; No.

Q; When did you last take bearings from Cape Race?

A; At II.I5 p.m.

Q; Did you take any soundings?

A; No.

Q; Did you keep a look out on the f'castle head?

A; Yes In bad weather we kept the look out on the bridge.

Q; What kind of log did you use onboard?

A; A Walkers patent log.

Q; Did you sometimes test the log, if it was correct?

A; At times, at sea.

Q; When did you have the latest boat drill?

A; In Sydney in october.

Q; When did you come on deck, before or after the ship grounded?

A; After the ship was aground.

Q; You did not notice that the ship struck?

A; No, Sir!

Q; Did the captain know where the ship was aground?

A; No, he asked me where the ship had stranded.

Q; What was the conversation with you and the captain when you left your watch?

A; When I handed over the watch to the 2d mate, I went to the captain's cabin and told him we had 26 miles on my watch and that we were 22 miles from St Pierre, and from there I went back to the Bridge again and told the 2d mate that if he needed me he should call for me.

Q; In what condition was the captain then?

A; He was drunk.

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Q; In what condition was the captain when you came on deck and the ship had grounded? Was he sober then?

A; He seemed to be more or less sober.

Q; Were any of your men orm yourself drinking?

A; No.

Q; Was it correct that the captain was drinking a lot?

A; Yes.

Q; Has that happened all the time you were onboard?

A; Yes, and he seemed to get worse and worse,

Q; Was the captain drunk in Halfax?

A; Many times.

Q; Was he in hospital in Halifax?

A; No.

What conversation did you have with the captain regarding the saving of ship and lives?

A; He told me to take soundings around the ship as well ad of the bilges.

Q; How long were you onboard the ship after the grounding?

A; The officers were onboard till saturday afternoon.

Q; And the crew left shipå before?

A; Yes.

Q; In what way were they rescued?

A; I sent the 2d mate ashore with a small boat with a line which he fastened to a rock and then the crew were sent ashore in a bosúns chair.

Q; Did officers & crew save any of their belongings?

A; Yes, most, but some lost some of their belongings.

Q; When you left the ship, was she filled with water?

A; The holds were full ofwater and the aftership was awash.

Q; Did you land in St Johns?

A; No, we did not land there We were taken to St Johns in ~~xxxx~~ the naval ~~m~~ tug Prudent. Only the captain and 2d mate were left.

(Witness then retired)

==== ============== ================= ==========

THE 2D MATE,HANS PEDERSEN, then appeared.

He was questioned as follows;

Q; How long have you been to sea?

A; 25 years.

Q; What certificates do you have?

A; I have Norwegian coast captains certificate.

Q; How long have you been on the ship?

A; Since May I6th this year.

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Q; In what capacity did you sign on?
A; As 3d mate.
Q; When were you promoted to 2d mate?
A; About one month ago in Sydney, N S
Q; When did you last have your eyes and ears tested?
A; A long time ago.
Q; When did you take over the watch from the Ist mate?
A; At midnight.
Q; What kind of weather?
A; Most of the time wdgyx very foggy.
Q; Did you have any lookout man?
A; Yes, on the f'castle head.
Q; What course did the Ist mate give you when he left his watch?
A; NW by W$\frac{1}{2}$W.
Q; Did you control your position and did you control the course?
A; Yes.
Q; What speed did you have?
A; 6,5 to 7 knots.
Q; Did you take any soundings?
A; No.
Q; Did you have any sounding apparatus onboard?
A; Yes, hand lead soundings.
Q; Was the sounding machine in order?
A; I suppose so.
You proceeded without soundings with 6,5xx7x 6,5-7 knots in thick fog?
A; Yes.
Q; Was the captain on watch from I2 to 4 a.m?
A; No, he was ill.
Q; What kind of illness?
A; I don't know.
QxWasxitfromxliquorx?x
Q; Was it from Liquor?
A; I don't know.
Q; Do you know if he was drinking?
A; Yes.
Q; Did you talk to the captain before the grounding?
A; No.
Q; You did not see land, not before you heard the breakers?
A; No.
Q; Howåx How long time was it from the time you heard the breakers till you ran aground?
A; About 2 minutes.

GUDMUNDRÅ 7. II. 4I

Q; What did you do when you heard the breakers?

A; I gave full speed astern.

Q; How much speed did you have on when she struck?

A; About 3 to 4 miles.

Q; Did the lookout man give any warning?

A; Yes, he signalled with the bell.

Q; Was the captain on the bridge when you grounded?

A; No, he went dowm about 20 minutes before we grounded.

Q; Did he come hon deck when you struck?

A; Yes, right away.

Q; Don´t you think it is a gross neglect to go with 6 miles in very thick fog without soundings in uncertaim waters?

A; As we thought we were 8 miles off the coast, I think we could go with 6 mil

Q; How often did the captain come on the bridge on your watch?

A; He came frequently on the bridge.

Q; Did he check the course and ask you to take soundings?

A; No.

Q Did you have any conversation with him whether he believed you were in a right position?

A; Yes.

Q; Did you use the whistle on your watch?

A; Yes , we gave fog signals,

The following questions were put by the experts;

Q; Did you check the course the wheelman was steering?

A; Yes,

Q; Was the course altered any time on the captains instruction?

A; No.

Q; Had you or the wheelman anything to drink during the watch?

A; No.

Witness then retired

========= ============ ============ =============

THE 3d ENGINEER, BOLESLAW ISDEBSKI, then appeared

He was questioned as follows;

Q; How long have you been to Sea?

A; About 5 years.

What kind of certificate do you hold?

A; I haven´t any.

Q; What speed did you have on your watch from I2 to 4 a m?

A; Full speed, about 65 revolutions.

Q; Why did the ship not make more than 65 revolutions?

A; The bottom was dirty,

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Q; What time did the signal ring?
A; It was 4 o'clock.
Q; And what happened after the ringing?
A; I gave full astern.
Q; What happened then?
A; They rung from the bridge to stop the engine.
Q; What did you do afterwards?
A; My watch finished at 4 o'clock and the 2d engineer took over.

(Witness retired)

============ ============= ========== ==========

THE 2d ENGINEER, J JONSSON, then appeared;

He was questioned as follows;

Q; How long have you been at sea?
A; 35 years.
Q; What kind of certificate do you hold?
A; 3d engineers certificate.
Q; What time were you on watch?
A; From 4- 8.
Q; Who was on watch from 8-I2 that night?
A; The chief engineer.
Q; When you came down, did the engine go astern?
A; No, at 4 o'clock the engine went ahead.
Q; What happened when you were down there?
A; Nothing.
Q; And the bell rung?
A; Yes,immediately, full astern.
Q; What orders did you get on your watch?
A; The ship started to go back after she grounded and we started the pumps.
Q; How long did you remain onboard after the grounding?
A; Until saturday afternoon when the tug Prudent came alongside about 2 or 3 o'clock.
Q; Did you take any belongings with you when leaving the ship?
A; ~~[illegible]~~ a Coat, and suit and other effects in a suitcase.

(Witness retired)

============= =========== ============= ===========

The CHIEF ENGINEER,FRIDTJOF HANNSEN, then appeared;

Q; How long have you been at sea?
A; 20 years.
Q; What kind of certificate do you hold?
A; Norwegian steam & motor, Ist class,

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Q; You were on watch from 8 to I2?
A; Yes.
Q; What speed did the engine have at this time?
A; About 60 revolutions.
Q; No full speed?
A, No.
Q; Was it foggy?
A, Very foggy.
Q; Did you see the captain on your watch?
A, No.
Q; Did anything special happen on your watch?
A; no.

(Retired)

=========== ============ ========== ==========

The WHEELMAN, W STRZELBICKI, then appeared

Q; Where were you born?
A; In Poland.
Q; When did you go to sea?
A; I937.
Q; When did you jo in the Gudmundrå?
A; In Halifax in september as ordinary seaman.
Q; When did you take over the wheel?
A; At 2 40, coming from the lookout.
Q; What course were you steering when the ship went aground?
A; I got the course from the sailor, NW by W½W.
Q; Did you take any soundings?
A; No, I don't know anything about it.
Q; Who do you think heard or observed the sound of the breakers first?
A; I was at the wheel and heard about 2 minutes to 4 from the f'castle head the lookout mam striking the bell and then calling stop, Full astern
Q; Where was the 2d mate then?
A; He stood on the STB side of the bridge and when he heard the sound he gave full astern on the engine telegraph.
Q; Did you see the captain on your watch?
A; No, he was not around.
Q; How did you get ashore after the stranding?
A; We went on a line in a bpsun's chair.
Q; Did you get back onboard again?
A; Yes, to get clothes and food.
Q; How much did you save?
A; Two suits, a coat, a blanket in a seabag. All men saved their seabags

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Q; Did you receive any orders to alter the course?

A; No.

Q; How long did you remain onboard after the griunding?

A; Till the captain ordered us to leave the ship about 4.20.

(Retired)

=========== ============= ========== =========

THE LOOKOUT MAN,ÅKE RENWALL, then appeared;

Q; How long have you been to sea?

A; SixxYears.

Q; How long have you been on the ship?

A; I signed on in Halifax in october.

Q; Where were you when the ship went ashore?

A; I was look out on the f'castle head.

Q; What did you do?

A; I rung the bell and cried out to the bridge to come full speed astern in the engine.

Q; Were you at the wheel that watch?

A; Yes, from I2 to I.20.

Q; Did you see the captain on the bridge then?

A; Yes, he was there between I2 and I o'clock.

Q; Was it foggy?

A, Yes, very foggy.

How did you go ashore?

A; By a line.

Q; Did you take your clothes with you then?

A; Yes,most of my clothes,and all of us did the same.

Q; Have you heard that the captain was ill?

A; Yes, I know he has been in hospital in St Johns.

Q; Did you know what kind of illness he suffered from?

A; No.

Q;Have you seen anyone drunk onboard?

A; Yes, when we have been ashore, but not at sea.

(Retired)

=========== ============= ============ ==========

THE WIRELESS OPERATOR, CARL PERSSON,nexxt appeared;

Q; How long has you been at sea?

A; Since I930.

Q; Did you take any bearings off Cape Race after 4 o'Clock?

A; I took the latest bearing at about II.I5.

W; Whst kind of apparatus did you have onboard?

GUĐMUNDRÅ 7.II.4I

A; A very simple set with frame antenna.
Q; What time did you go to bed?
A; About I o'clock.
Q; Could the mate take bearings from the chart room?
A; Yes ,but they had never taken bearings to my knowledge.
Q; You were not asked to take any bearings between I2 and 4 a m ?
A; No.
Q; Did you see the captain before you went to bed?
A; Yes, abot 8 o'clock He said he was feeling ill.
Q; What kind of sickness do you think?
A; He was complaining about his back and legs since he had been in hospital in St Johns.
Q; Have you seen the captain drnking or under the influence of liquor during the last 3 months?
A; I refuse to answer.
Q; What time did you last control the deviation of your radio compass?
A; Don't know.
Q; Was there large deviation?
A; About 4 degrees on the beam.

St Johns ,N.F. 2I.II.4I

Proceedings brought to an end

===

FÖRHÖR MED KAPTEN HANSSON 25.II.4I

As captain Hans Olof Hansson, born i Gothenburg, Aug I5th I894, could not be present at the Maritime Declaration which was held on friday Nov 2Ist as he had not in St Johns in time for same, a special declaration was held was held tuesday Nov 25th I94I in the office of the consulate.

Present were;
J.W.Allan esq, of Furness,Withy & Co ltd,St Johns, representing the Norwegian Underwriters Agency , and John Harnum esq, member of Lloyds Agency staff in St Johns.
Captains Thv.Schjolberg-Knudsen and Arne Borgen as experts of St Johns,NF.

Q; You are the master of the ss Gudmundrå?
A; Yes.
Q; How long have you been to sea?
A; Since I908, for 33 years.
Q; What class of certificate do you have?
A; All the certificates you can get in Sweden I got my masters certificate back in I924.
Q; How long have you been onboard the ss Gudmundrå?
A; Since 7.4.4I.

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Q; How and when did the grounding occur?

A; The ship struck at about 4 in the morning,but we did not know where we were until lster,when we found it was on Little Miquelon.

Q; Did she ship and her eqquipment suffer from any faults or defects?

A; Nothing else than the degaussing, which never worked properly and the control lamps functioned some times and sometimes not so we could not know whether it was on or not.The generator was working,but we did not knowwhether the current went through the degaussing or went to earth.

Q; When was the degaussing checked last?

A; At St Johns before we left on 5.II.

Q; Did her crew or officeers sommit any error or act of negligence?

A; No.

Q; What charts, sailing directions & light lists were available onboard?

A; Special charts over the New Foundland coast.We had a light list but sailed according to the lights in the charts Perhaps the mate used the light list, but I did not.

Q; Were any lights, sound signals or any breakers observed?

A; I saw no ~~light~~ sounds but between 3 and 4 o´clock I thought I saw a light.

Q; On which side?

A; On the STB side of the bow, 2 points off,and I went up on the bridge but neither the mate nor the lookout saw the light and I did not see it afterwards.

Q; What time was this?

A; Between 3 and 4 o´clock.

Q; Do you think there was anything wrong with the lights or foghorn on Green Island or Miquelon?

A; We never thought that we could see Green Island, and at 4 o´clock we should stay 8 miles off Gallantry Head K. We listened to see if we could hear the fog horn from Gallantry Head but never heard anything.

Q; How were the weather, wind and sea after the grounding?

A; There was no wind at all and the sea was perfectly calm with fog.

Q; What time did the 2d mate go on watch?

A; Midnight.

Q; Did you speak with the chief officer when he went off watch at Midnight?

A; He came down to my cabin before I2 and told me that he had got the bearing from Cape Race and it was a good bearing and he also said we should be 8 miles off from the point at 4 o´clock.I asked him if there was any alteration to the course and he said "No", not before early to morrow morning", and I told him to tell the 2d mate to let me know if there was something exxtradrdinary of if he heard anything forward to stop the engine immediately, because I was awake and would hear the

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

engine room telegraph move.

Q; Why did you not take a sounding at I2 o'clock at the same time as you had the bearing given to you?

A; I trusted explicitly in the bearing, because it has always been correct and I did not take any soundings.

Q; Did you have a sounding machine onboard?

A; Yes, it was in good condition but we neverr used it.

Q; You never used the sounding machine during the 8 months you were onboar

A; No, because we spent most of thatxtime in port.

Q; How many trips did you make in the Gudmundrå?

A; I joined the ship April 2d, left Philadelphia for Barbados May I8th, left Barbados May 3Ist and came to Halifax via St Johns June I9th.

Q; And then?

A; We were there for repairs for over 3 month.

Q; When did you leave Halifax?

A; We left sept 22d for Sydneyx and left Sydney in convoy.

Q; What happened then?

A; After a couple of days in the convoy a discharge pipe in the engine roo broke down and we had to go to St Johns for repairs,arriving there October I2th.

Q; Were the compasses provided with certificates and when and by what isntitution?

A; Yes, they were used at Philapelphia I8.5 AND DEGAUSSING ON AND OFF for both compasses.

Q; Were they adusted from shore?

A; Yes.

Q; How often and by what means were the deviation checked during voyage?

A; By Azimuth mirror, shadow pin and every way possible.

Q; Did you have any check on your coppass after leaving St Johns?

A; We checked the deviation as soon as there was a change of course.

Q; Did you give your officers any orders to check the compasses?

A; It was so foggy so we could not see the sun If the sun had been visible at any time the chief officer would immediately have taken xxxxxxx x the azimuth.

Q; Did the ship have a list before griunding?

A; No.

Q; What time did you come on deck between I2 and 4 o'clock?

S; I was on deck many times, in and out.

Q; Did you control the position of the ship when you came on deck at I2?

A; I had it from the chief officer and I trusted in that. His positions

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

had always been correct.

Q; You did not control it yourself?

A; Not that night.

Q; How often did youuuse the lead before grounding?

A; We did not use it.

Q; Did you have another lead besides the sounding machine?

A; Yes, both deep sea and hand lead.

Q; Why did you, as captain, not go into the chartroom to control your course and your ships positim?

A; Because I knew the course was NW by W½W magneticX and what more could I do?

Q; What kind of patent log do you use?

A; Walkers [illegible]Cherub , last tested in Halifax on a trial trip .

Q; Were you on the bridge when the ship grounded?

A; Yes, but not on the top bridge,because the top bridge was protected with concrete slabs with only small holes to look through I hadx a better view from the lower bridge.

Q; What speed had your ship when she grounded?

A; I should say abot 4 knots.

Q; What time eere the lifeboats tested?

A; Last in Sydney.

Q; How did you ssve your crew?

A; I called the men amidships,fearing the ship would break up.Later a bosun's chair was rigged from the foremast to the shore,which was done by the 2d mate and it was very well done as he did it all alone.

Q; Was there anybody onboard who were under the influence of liquor?

A; I do not think so, but after the grounding the men were cold and I told them they could have a drink with me, but I did not take one myself.

Q; What do you think was the resson the ship ran ashore?

A; Perhaps if the ship had had more speed, the current would not have had so much influence on her, and I believe if she had gone 8 to 9 knots xxxwe would have gone clear, but she was doing 4 knots from I2 to 4 a.m. The log showed something else, but I believe they had pinched the log in order to help the fireman on watch.

Q; Do you think there was any sabotage onboard when you refer to your exppession of pinching the log?

A; I will not reply to that

Q; Have you any idea who might have changed the log?

A; I don't know who would have done it, but I believe it was done to help the fireman on watch because he could never keep steam.

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Q; Did you check up the tide table?

A; No.

Q; Had you any resaon as master for not checking up?

A; Because the currents in that vicinity are irregular and you have to use your best judgment, and when we kept on the otherside of the course it should be safe.

Q; Have you any special knowledge of this coast or of the course you were steering?

A; I have discussed it with people who know the coast already in Halifax and were talking from experience.

End.

Signed by the master, the interpreter and both exxperts.

KK memorial 3I-I2.4I Ej för publicering

Nr 298 H

Den 6.II.4I kl 2I lättade ss Gudmundrå ankar och avgick under lots ledning från St Johns,NF med last av socker. Innan fartygets avgång hade Ie styrmann en som under befh " sjukdom" utklarerade fartyget, erhållit order av Naval Control att fortsätta till Sydney, N.S ,där han skulle ansluta sig till nästa konvoj . Sedan lotsen lämnats, fortsattes resan utmed kusten med varierande kurser och under ogynnsamma siktförhållanden, vilka under natten alltmer försämrades. Den 6 november kl 3.20 f.m passerades fyren Ferryland Head och kl 4.I5 Bearcove Point,som synes hava varit de senaste positionsbestämnihgarna på New Foundlandkusten . Några avståndsbedömningar ha inte införts Kl 9.20 f.m möttes fartyget av täta tjockabankar ,varför mistsignaler avgåvos. En halvtimme tidigare pejlades per radio Cape Race i Rv. N I0° O och kl 9.50 pejlades ånyo samma radiofyr, denna gång i N 58° O. Med dessa positionsbestämningar som utgångspunkt, kombinerade med distansen enligt loggen, ansågs den döda räkningen kl I2 middagen den 6.II vara lat N 46° 3I' - long W 53° 4I'. Kursen sattes därefter NWtW - Deviation ± 0, missvisning 28° W = rv 270°. Vädret var under e m disigt och kl I7 20 återkom tjockan, vilkdn tätnade ännu mer efter mörkrets inbrott. Trots detta fortsattes resan med full fart i maskin och utan att några ldoningar företogs. Kl 23.I5 pejlades Cape Race per radio ,varvid erhölls ett resultat av rv 85°. Under hela hundvakten (0 -4) var tjockan mycket tät. Kl 03.58 den 7.II rapporterade utkiken på backen bränningar föröver, me n innan vakthavande styrman hann backa fartyget grundstötte det vid ön Little Miquelon, Lat N 46 5I' - Long W 56 I4,5'.- Besättningen räddade sig under nattens lopp iland och blevo senare av bogseraren Prudent införda till St Johns. Befh och 2e styrmannen kvarstannade på ön St Pierre för att leda bärgningen av lösa inventarier. Fartyget blev sebare vrak.

GUDMUNDRÅ 7 II 4I

Orsak; Grov vårdslöshet från befh och försumlighet från vaktavande styrmannens sida. - Av sjöförklaringen framgår att befh olycksnatten varit berusad av starka drycker och dessutom tagit mycket litet befattning med fartygets navigering under resan till Sydney. Denna viktiga detalj torde av allt att döma ha övertagits av fartygets Ungerske Ie styrman,som med tillhjälp av telegrafistens radiopejlingar av Cape Race , utan vare sig lodningar eller fartreducering, lyckade taga Gudmundrå runt denne udde på New Foundland under ytterst ogynnsamma siktförhållanden.Efter att den 6 II vid sann middag hava bestämt fartygets position till N 46 3I′- W 53 4I′,sattes kompasskursen NWtW½W = rv 270° utan att taga i beaktande den ström som tidvis sätter starkt in i Placentia Bay, mestadels i N och NO riktning. Fartyget blev därför under de I6 timmar som föregick grundstötningen,satt ett helt streck = II° ur kurs nordvart och fastnade på ostsidan av den franska ön Little Miquelon, efter att ha på ett oförklarligt sätt i tjockan undgått de grund som ligger mellan Green Island och ön St Pierre. - Vad vakthavande styrmannen beträffar hade det varit dennes oavvisliga plikt att i tjockan sakta ner farten och genom lodningar söka kontrollera fartygets läge å den i sjökortet uppdragna kurslinjen.Då det vill synas som om lodapparaten varit i obrukbart skick,hade det varit så mycket mera av behovet påkallat att fartygets fart reducerats och att avdriften på grund av strömförhållandena medtagits i beräkningarna vid navigeringen.

Ex officio.

Bo Bengström.

Sjöåklagaren på jakt 1943

I8.8.43 skrev sjöåklagaren Otto Lindell till red AB Fredrika,Birger Jarlsgatan 4,Stockholm, med förfrågan om kapten Hanssons nuvarande vistelseort. Rederiet svarade 2I.8 att " Sjökapten H O J Hansson ex Gudmundrå enligt uppgift för närvarande tjänstgör som styrman på Göta Kanals ss Diana,nu på resa till Stockholm Vi känna tyvärr ej till var kapten Hansson är bosatt och ej heller vilket sjömanshus han tillhör".

26.8.43 skrev Lindell till Ystads sjömanshus om maskinist Jöns Oscar Jönsons vistelseort och fick till svar 30.8 att Jönsson den 3.7.43 mönstrat på m/t Sveadrott som pumpman Jönssons adress; Kronholm 2, Ystad.

26.8.43 efterlyste Lindell även Gudmundrås telegrafistCarl Edvin Persson och fick svar 30.8 från Sveriges Radiotelegrafistförening i Göteborg att Persson f n vore inkallad och tjänstgjorde på radiostation iland Lindell skrev sedan följande brev;

Kungliga Kommerskollegium HEMLIG
Sjöfartsbyrån D;nr 298 H

Vänd

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Kungliga Kommerskollegium HEMLIG
Sjöfartsbyrån D.Nr. 298 H

Till Försvarsstaben, Delgivningsdetaljen

Den 7 november 1941 förliste svenska ångfartyget Gudmundrå i närheten av New Foundland. Befh var sjökapten H.O. Hansson. Som radiotelegrafist ombord var anställd Carl Edvin Persson. Vid i anledning av förlisningen hållet sjöförhör vid konsulatet i St Johns hördes bl.a Persson. Av sjöförhäret framgår att Befh under denna natt förlisningen ägde rum varit överlastad av starka drycker och dessutom tagit mycket lite del i fartygets navigering. Navigeringen synes helt ha övertagits av fartygets Ie styrman, en Ungrare, som med tillhjälp av radiotelegrafistens pejlingar lyckades föra fartyget runt Cape Race utan vare sig lodningar eller fartreducering. Persson, som vid sjöförhöret tillfrågades ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ bl a om han sett kapten Hansson överlastad av starka drycker under de 3 månaderna före förlisningen, vägrade svara härpå.
I anledning härav får jag anhålla att Persson underkastas nytt förhör om sina iakttagelser och göranden under den resa förlisningen ägde rum. Vidare bör förhöret avse i vilken omfattning kapten Hansson deltagit i fartygets navigering, om kaptenen vid förlisningen och tiden dessförinnan varit överlastad av starka drycker, om kapten jämväl under tidigare resor varit överlastad av starka drycker samt om den för navigeringen avsedda utrustningen varit brisfällig.

Enligt bifogade skrivelse synes Persson f.n vara inkallad till Beredskapsstjänst. Remisshandlingarna jämte utredning eller bevis om hinder hitförväntas snarast möjligt.

Stockholm den 27 Augusti 1943.
Otto Lindell.
t.f sjöåklagare i Kungl KK.

SVAR PÅ OVANSTÅENDE SKRIVELSE

MARINPOST
2896

Till Försvarsstaben, Delgivningsdetaljen

Med anledning av Försvarsstabens, Delgivningsdetaljen, skrivelse N;r 6I0 av den 6.9.43, har denna dag förhör hållits med radiotelegrafist Carl Edvin Persson i Kungl KK skrivelse D N;r 298 H berörda ärende.

Persson framhöll att Ie styrman hade vakt kl 20-24 och 2e styrman kl ~~xxxxxxx~~ 24- 04 den natt förlisningen ägde rum. Under Ie styrmans vakt togs upprepade radiopejlingar på Cape Race av telegrafist

GUDMUNDRÅ 7 II 4I

Persson på uppmaning av Ie styrman De atmosfäriska förhållandena blevo efterhand sämre,varför efter kl 24 ingen tillförlitlig radiopejling kunde erhållas.Telegrafist Persson gick till kojs omkring kl 00,30.Persson känner icke till huruvida kapten Hansson var på bryggan under Ie styrmans vakt eller därefter intill olyckstillfället. Persson har den uppfattningen att fartygets navigering i allmänhet sköttes av Ie styrman Huruvida kapten Hansson deltagit i fartygets navigering känner ej Persson till men anser detta sannolikt.

Då Persson sammanträffade med kapten Hansson omedelbart efter grundstötningen var kapten Hansson ej spritpåverkad. Persson kan ej erinra sig tidigare ha sett kapten Hansson överlastad av starka drycker. Som Persson inte har någon navigatorisk utbildning kan han ej yttra sig om den navigatoriska utrustningen.Ombord befintlig radiomateriel var god.

Marinpost 2896 den 9.9.43

E.Vogel
Löjtnant

G.Ahlström
Löjtnant

(HÄR SLUTAR KK Dossier om GUDMUNDRÅ)

SKNEIII 2I7

Tre telegram som kom till red AB Fredrika Birger Jarlsgatan 4 ,Stockholm, den 9.II,4I från Sveriges redareförenings ombud i NY, kapten Pehrson;

I) Mathers ((= I H Mathers & Sons Ltd i Halifax))advises Hansson at St Pierre in difficulties no help available there or Halifax stop Cabled Foquet Freres underwriters agents at St Pierre for full particulars also asked Mathers investigate no reply yet.

2) Receiving cable from Furness St Johns quote Gudmundrå reported ashore Gallantry Head St Pierre Miquelon no further particulars but assistance being rendered will advise when anything further known Halvosen informed.

3) Received following cable from Lloyds agent St Pierre quote Gudmundrå ashore Little Miquelon position exposed ship lying on rocks holds filled with water stop St Johns tug came assist but could not help account not properly equipped stop assisting master stop Consider ship total loss unless salvage vessel fully eqipped promptly available making arrangements salvage part cargo and whatever possible ~~xxxxxxx~~ unquote Master and mate ashore St Pierre Crew proceeded St Johns NF in tug which came to assist vessel stop Halvorsen informed Mathers Halifax get salvage interested expect reply tomorrow.

~~Telegram till rederiet från Pehrson, NY 13 II~~

Gxxxxndrå condemne

GUDMUNDRÅ 7.II.4I

Telegram till Rederiet från Pehrson, NY ,I3.II.

Gudmundrå Condemned by court surveyor.

Telegram till Rederiet från SÅAF;s agent i NY I3.II.

Gudmundrå no salvage steamer available stop survey held yesterday condemned vessel as total loss stop Light equipment stores salved in custody Lloyds agent whom we requested potspone sale wreck until we finally convinced no aid obtainable

---

UDHP80c 35I6 Svensk attaché i bombplan till St Johns

Brev generalkonsulatet i Montreal till byråchef Kumlin,UD,30.II.4I

Broder

Med anledning av ångf Gudmundrås förlisning anordnades sjöförhör i St Johns, N.F och attaché Ramel ditsändes för att biträda vid sjöförklaringen som ägde rum den 2I.II.En resa dit tar i regel 3½ dagar från Montreal. Genom särskilt tillmötesgående av R.A.F Ferry Command fick Ramel tillstånd att medfölja ett bombplan som gjorde färden på 3½ timmar. Återfärden fick han göra på vanligt sätt.Tack vare flyglägenheten kunde sjöförhör hållas mycket snabbt och sjöfolket kunde sedan vidarebefordras till Halifax. Jag har härmed blott velat informera dig om det tillmötesgående som visats. Din tillgifne

Fa Wigemyers

SKNEIII 2I7 EJ KRIG, enligt SKN

Rederi.AB Fredrika i Stockholm översände I6.I.42 sjöförhörsptotokollet (på flygpostpapper) till SKN ,som den I7.I svarade att " såvitt av denna framgår, synas icke några omständigheter tyda på att haveriet skylle vara av beskaffenhet att kunna falla under krigsförsäkringsgivarens ansvarighetsområde."

Rederiet skrev I4.3.42 till SKN att " enligt vår åsikt bör denna strandning åtminstone delvis även tillskrivas nu rådande krigsförhållanden och under biläggande av yttrande utfärdat av med ifrågavarande farvatten väl förtrogna sjökaptener och nautiska inspektören i Stockholms rederi AB Svea , hemställa vi, att Nämnden måtte taga ersättningsfrågan i samband härmed under förnyat övervägande. ((Se nedan))

SKN svarade I9-3-42 att Nämnden icke funnit anledning frångå "den uppfattning som uttryckts i vårt brev av den I7-I-42".

P.M Översänt av rederiet till SKN I4-3-42

Efter att ha tagit del av journalutdrag och förhörsprotokoll upprättade vid Gudmundrås sjöförklaring i St Johns II- 25-II-4I få vi anföra följande:

Forts

GUDMUNDRÅ 7.I. 4I.

Angående orsaken till strandningen torde något tvivel ej föreligga,då den säkerligen ~~xxxx~~ förorsakats av de ofta mycket hårda strömsättningar som förekommer på just denna del av New Foundlands kust. Det är att beklaga att man ej av förhörsprotokollen kan fastslå huruvida radiofyren på St Pierre island varit i funktion,ty om så varit fallet hade med all säkerhet denna utnyttjats i stället för Cape Race Man torde därför med sannolikhet kunna kunna antaga att radiofyren på St Pierre ej varit i trafik . Tillräckligt noggranna tidvattenuppgifter torde därjämte under nuvarande förhållanden ej stå att erhålla, varför mycket knapphändiga uppgifter i dessa för navigeringen viktiga sakförhållanden stå navigatören till buds.
Under sjöförklaringen har ej heller beaktats huruvida degaussinganläggningen fungerat tillfredsställande. Då man vet vilka stora fel som kunna uppstå ~~xxx~~ på kompasserna om nämnda anläggnin g inte fungerar som den skall , hade denna sak bort ägnas ingående och allsidig utredning för att klarlägga i vilken grad nämnda förhållande må ha påverkat fartygets kurs över grund.- Före avgången från St Johns beordrades fartyget att avgå till Sydney för att där ansluta sig till för England destinerad konvoj. Det är därför uppenbart att denna avvikelse från den sedvanliga reserouten är enföljd av krigsförhållandena. Förutom de tidigare här ovan berörda omständigheterna måste man även tilfoga och noggrant beakta bemanningsproblemet.Fartygets befälsposter skulle med visshet under normala förhållanden varit annorlunda och bättre besatta. Samarbetet mellan personer av vitt skilda nationaliteter blir ytterst sällan gott, och dessutom uppstå språkliga missförstånd, som i sin tur medföra att fel i tjänsten lätt begås. Härtill kommer även den fysiska och psykiska belastning som under resor av här berörd art ofta nedsätter den enskilda personens dughlighet och prestationsförmåga, allt saker, som förorsakats av kriget och varöver rederierna i Sverige givetvis ej kan utöva någon som helst kontroll. Samtidigt som vi på det bestämdaste taga avstånd från det sätt på vilket befh under resan skött sina åligganden, vilja vi dock framhålla att strandningen ,ehuru ej förorsakad av direkt militär aktion, dock är att till viss del anse som krigshaveri förorsakat av speciella förhållanden under rådande krigstillstånd. Stockholm 5.3.42

Harald Öhbring(?) | A Malmberg | John Olsson.
Befh å ss Thule | Sjökapten | Nautisk isnpektör
Stockholms red AB Svea

Finska desertörer

På ett Wages account för Gudmundrå fråm I H Mathers & Sons ltd,Halifax, daterat 8.4.42 har för för följande finska besättningsmän i marginalen noterats " Början december ss Carolus desertörer" ; Vaino Miettinen,
~~Suln~~ ~~(en~~

GUDMUNDRÅ 7 II 4I

Sulo Seppala,Kalle Rankanen, Edvard Karintie, B L Kerkovius,L J F Lauryssen - SKN noterat på mappen; " Totalförlusten ersättes ej som krigshaveri "

SKN utbetalade 4 2 43 till rederiet 2274;3I i hyresersättningar för tiden efter den 9 I 42, gällande Ie styrman Korbai 22 I - 2I 2 42, stuert Johnsen 9 I - 3I 3 42, matros Kukkonen 9 I - 25 3 42 och mässuppassare Aalto för tiden 9 I - 28 2 42 - SKN 9 2 43 till rederiet utbetalat ytterligare kr 350;I3 i hyresersättning för stuert Johnsen I -27 4 42
Gudmundrås tidsbefraktning enligt Engelska avtalet löpte I8 8 - I7 II 4I med tillägg hyresförsäkring 28540;- kr

Egna noteringar

Ubåtar i farvattnet

Alla fyrar var släckta och alla lysbojar indragna på New Foundlandskusten vid den tid Gudmundrå förliste, eftersom tyska ubåtar opererade inom synhåll från kusten och långt upp i St Lawrence-gulfen. - Gudmundrå hade gått i utlandsfart sedan hösten I937 och av de 32 ombv var endast 5 svenskar.

Historik

Laståndgare på I772 brton byggd I92I vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål L 83,4 B I2,5.Tillhörig red AB Fredrika (Erik Högberg) i Stockholm, ett rederi som grundades I9I6 i Kramfors av friherre J Mannerheim,dåvarande VD i Kramfors AB.(Se Orania II.2.40, Fredhem 20.9.4I) Gudmundrå levererades i slutet av maj I92I och hade Kramfors som hemort fram till I928 då rederiets aktiestock inköptes av Sveabolaget och hemorten flyttades till Sthlm. Gudmundrå gick de första I0 åren i trafik mellan sydamerikanska hamnar. Hon var en open shelterdäckaremed " synnerligen vackra linjer", utan back och med elliptisk akter, 4 luckor, 2 master, 8 ångwinschar, 3320 ton DW. Ångmaskinen på I000 ihkr var kopplad till en De Lavals lågtrycksturbin med kugghjulsutväxling till propelleraxeln.De 2 pannorna hade Howdens forcerade drag och Schmidts överhettare I0 knop på last.- I nov I930 blev Gudmundå i river Plata utanför Buenos Aires rammad av Blue Starlines ms Napier Star på I0600 brton och måste sättas på grund med akterrummet vattenfyllt.- Efter prov rep tog sig fartyget hem till Sverige och reparerades vid Öresundsvarvet i samband med klassning i jan I93I.- Den I2.7.32 kolliderade Gudmundrå med saltlast med kaj i Montevideo på grund av fel på backslagsventilen i maskin Stäven intryckt.-

DAGNY 8.II.4I

NIO BOMBEXPLOSIONER TÄTT INTILL SIDAN I KUSTKONVOJ UTANFÖR ABERDEEN.

Journalutdrag

Lör 8.II.4I på resa Inverness- Dunderland i konvoj kom kl I8 utanför Aberdeen en tysk bombflygare över fartyget på låg höjd och droppade c;a nio bomber 4 av dessa hamnade akteröver och 5 på BB-sidan,alla tätt intill fartyget som skakades våldsamt pch överspolades.Skador uppstod på maskinrumsutrustningen på vissa ställen.Lampor, kompass och porslin ramponerades.STB livbåt klargjordes men fassattes åter.Bombningen företogs i två etapper.Kl 20 till ankars på grund av maskinskada, 80 famnar i vattnet. Kl 2I.45 var skadan, en bult i M T som lossnat, reparerad Lättat ankar kl 22.05 och fortsatt resan.

Sön 9.II kl II till ankars å Methil Road.Pejlat rummet.8" vatten. länsat.

Mån IO.II Lättat och avgått från Methil Road till sydsidan av Firth of Forth för att få lä för den hårda stormen.Pejlat rummet.7". länsat.

Tis II.II Lättat och avgått till Methil Road Vid undersökning av rummet befanns flera nitnaglar å BB-sidan vara läck, ett spant krökt och all cement i rännstenarna krossad.Fartyget läcker c;a 3 ton per dygn.

Ons I2.II kl I8 lättat och avgått i konvoj.

Tors I3.II Anlänt till Sunderland kl II och förtöjt i bojar.Kl I2 var surveyorn mr Mould ombord och synade skadorna.

Fre I4.II Fartyget förhalats kl IO.45 till torrdockan vid Sir James Laing & Sons ltd och kl I5 var fartyget torrsatt.

Lör I5.II kl IO.30 besiktning företagits av mr Mould för Wm Wilson i Newcastle och mr Anderson för Norska Veritas.

Sön I6.II Reparationsarbetena fortgå.

Mån I7.II Utdockad kl I3.30 och förhalats till koslprutan där lastning börjat kl I4.30.

Tis I8.II Reparationeran asvlutats afloat på e.m.

Ons I9.II Lastningen avslutad kl I4.50 Kvarlegat i väntan på konvoj.

Lör 22.II på e.m avgått i konvoj.

O Ericsson L Hedström
Ie styrman 2e styrman

ss Dagny 23.II.4I
Edward Svensson
Befh

Maskindagboken

Lör 8.II vid I8-tiden Kom ett tyskt bombplan två gånger över fartyget och fällde 9 st bomber vilka alla kreverade i omedelbar närhet av fartyget.Vid exxplosionerna skakade fartyget våldsamt och följande skador uppstod; Stora bottenventilen drog sig snett föröver och röret mellan ventilen och cirkulstionspumpen sprang läck i båda flänsarna och dessutom uppstod en spricka i själva kopparröret röret som är av koppar - Båda

DAGNY 8-II-4I

maskinlänspumparna slutade att fungera.Röret för spädmatning från akterpiken till kondensorn bröts av och länsröret från förpiken sprang läck i den fläns där bly- och järnrör voro sammanbultade.Fessutom kastades alla lösa inventarier omkring och en del av dessa förstördes helt eller ramponerades.- Kl I9.30 började ett våldsamt knackande i MT;s cylinder,varför maskin genast stoppades Kapten underrättades om att en udersökning måste göras. För att komma till en ankarplats kördes sakta fram en kort stund, varefter fartyget ankrades kl I9.50. Arbetet med MT;s cylinder påbörjades omedelbart och då locket avtagits visade det sig att en av bultarna för deckelns fastsättande låg lös på kannans topp och stora märken visade att bulten slagits mellan kannan och locket. En ny bult sattes i och övriga bultar drogs hårt. Det lyckades sedan att få förliga maskinlänsningen att fungera.Den aktra däremot tog endast luft så antagligen har sugröret sprungit läck.Troligtvis finns flera ännu inte upptäckta skador.I arbetet deltog båda maskinisterna och alla tre eldarna Kl 22.08 var arbetet färdigt och resan kunde fortsättas.

ss Dagny I7.II.4I
E Holmgren
Ie maskinist

Sönderslagna inventarier vid bombningen 8.II.4I

Köket; Kökspisen ramponerades (Brick lining in galley stove started).
Salongen; 3 st djupa & 3 st flata tallrikar (Äkta porslin)
6 st ölglas, 7 små whiskyglas, 7 Vichyvattensglas , I såsskål
I st lampkupa, 2 st 20″ lampglas
Mässen; I stekfat, I karott, II st kaffekoppar, I0 st théfat, I karaffin, I0 assietter, I9 djupa & flata tallrikar, I glassaladier, I sockerskål, I gräddsnipa, I tillbringare, I thekanna, 8 dricksglas
Däck; 9 st porslinsmuggar, 8 st 3″ lampglas till skansen, I0 st I4″ lampglas och II st I0″ lampglas

ss Dagny I7.II.4I
Edw Svensson
Befh

Ramponerade eller förlorade maskininventarier

I st fotogenskottlampa, 3 karbidlampor, 5 st 5-cells batteristavar, en en-gallons oljekanna, 3 st I4″ lampglas, I vattenkaraffin ,2 dricksglas, 30 kg maskinolja Shell MF/2 4I6 /0.

Senare upptäckta skador

I docka I4.II upptäcktes 2 bucklor i BB bordläggning men tillstånd erhölls ej att reparera dessa - Den 26.I2.4I på resa Goole-Londonupptäcktes läckor

DAGNY 8.II.4I

å flänsarna till armaturen till BB panna vilka måste ompackas. Den 30. I2 gick donkeymatarventilen på BB panna sönder och pannan avkopplades. Anlänt till London 3I.I2 kl I3.45 och ankrat på Themsen. Reparationet utfördes av E.T Everards & son,London, under 3 dagar som fartyget låg förtöjt i Greenhithe Buoys och senare under lastning.Under arbetets gång upptäcktes att flänsen var spräckt på maskinpådragets ventilhus på STB panna och det tog 3 dagar att gjuta en ny fläns vilket fördröjde fartyget efter avslutad lastning.Den I4.I.42 skulle det nya ventilhuset inmonteras.Det visade sig då att ett korsrör med 5 förgreningar läckte.Ett nytt korsrör måste beställas vilket fördröjde fartyget i ytterligare 3 dygn. Dagny avgick I8.I.42 kl I4.35 till Southend Road.Maskinsurveyor John Mitchell uttryckte som sin absoluta mening att skadorna orsakats vid bombningen den I8.II.4I. Reparationskostnad £ II2

SKN vägrat betala eftersom de ansåg att det varit gamla skador som gjort sig gällande.

Crew list

Befh Edvard Svensson
Ie styrman O.Ericsson
2e styrman E.L.Hedström
Ie maskinist A.K. Holmgren
2e maskinist W.L.Carlström
Föreståndarska K.Fredborg
Kock M.Nymark
Matros T.Nymark
Matros S.Andersson
Matros A.Littlejohn
Matros A.Graham
Matros R.Spratt
Matros G.Eng
Matros N.Ekdahl
Eldare M.Heinsaar
Eldare D.Gullhav
Eldare L.Wäyrynen

SKN ersatt reparationen i Sunderland

SKN utbetalade I6.4.42 till red AB Dagny i Säffle 4500 kr för reparationen i nov 4I vid Sir James Laing & Sons ltd i Sunderland som kostat £ I84.8.0. Förnyelse av inventarier kostat £ I4.I4.3.

Egna noteringar

Spridd tysk flygaktivitet

November I94I var en, i jämförelse med nov -40, tämligen lugn månad för Engelsmännen med den största tyska flygaktiviteten den I.II då 60 plan var i aktion med bl a minfällning och spridda bombningar. Natten till den 8. II.4I var Sunderland huvudmålet i bombanfall mot hamnområdena i Tyne och Tees. Därtill bombades Dover. Ett plan besköt i skymningen den I0.II expresståget " The Flying Scotsman" vid Berwick-on-Tweed i låganfall med maskingeväreld. De stora bombraiderna från våren -4I hade reducerats

DAGNY 8,II.4I

2 till hit-& runraider mot småsamhällen som t ex den I8.II då 2 fallskärms-minor ~~xxxxxxxxxxx~~ ödelade det lilla pittoreska samhället Sturry i Kent, dock utan att fler dödades än I5 personer.Störtbombning av konvojer pågick hela tiden och minfällning i farlederna ägde rum varje natt.

Historik

Lastångare på 809 brton byggd I906 vid Soc Esercizio Bacini Riva Trigoso i Genua av stål. (Ex Wawel,Karen, Hauk, Brisling,Helvetia,Natale)L 56,4 B 9,3.Tillhörig red AB Dagny (skeppsmäklare Bror Knut Andrén)i Säffle, inregistrerat I929, som inköpt Dagny i ~~Febr. I928 från red AB Globe i Malmö~~ i dec -28 från skeppsredare Axel Ingmansson i Kristinehamn som i febr 28 köpt fartyget från red AB Globe i Malmö.I045 dw. 385 ihkr. Dagny skulle I.6.39 ha sålts till Redereja Kursa i Libau/Liepaja men Statens Sjöfartsnämnd beviljade inte utförseltillstånd.

Tidigare bombad I7.3.40. Se Historik på I7.3.40

VOLLRATH THAM   10.11.41

MINSPRÄNGD KL 03.25 VID HUBERT GATBOJEN PÅ RESA LULEÅ- EMDEN MED MALMLAST. SJÖNK KL 09.07 UNDER BOGSERING. DE 38 OMBORDVARANDE INFÖRTS TILL BORKUM.

HEMLIG

VOLLRATH THAM 10.11.41

Rapport

Avgick Luleå sön 2.11 .41 destinerad till Emden. Rumslast 7516,2 ton järnmalm. Djupg F.24'4''- A. 24'8'' 36 ombv ~~samt SO~~
Minsprängd kl 03.25 Mån 10.11 2 à 3'NNO Hubert Gatt angöringsboj. Vind modart SO-OSO, krabb till hög sjö, god sikt. Befh och BO på bryggan.Utkik på BAcken. Svårt läckage i maskinrummet som vattenfylldes. Fartyget gick till botten efter 4 timmar. En person, radiotelegrafist Harald Andersson, skadad.
Vollrath Tham avgick från Luleå kl 16.30 sön 2.11.,närmast till Holtenau för order. Malmlasten avsedd för Hoesch AG i Dortmund och försäkrad i Tyskland.
Sön 9.11 kl 15 lättat ankar på Altenbruch redd och fortsatt under ledning av Elbe-lots. Kl.16.25 vid Cuxhaven fått ombord Begleitungsofficer och kl 17.50 lämnat lotsen. Fortsatt i konvoj under BO:s ledning.
Mån 10.11 under BO:s ledning kl 03.25 då fartyget befann sig 2-3'NNO Hubert Gatt boj utanför Borkum inträffade en våldsam explosion under maskinrummet akterut och en vattenpelare kastades upp på båda sidor om poopen, högst på BB-sidan. Fartyget skakade så att all inredning kastades omkull och dörrar slets loss. I maskinrummet slungades durkplåtarna upp,armatur föll ner, ljuset slocknade och styrmaskin sattes ur funktion. På bryggan befann sig befh, BO, 3e styrman och rorsman. Utkiken var posterad på backen Kallelse till livbåtarna gavs omedelbart i sirenen och stopp slogs till maskin på maskintelegrafen samt besvarades varpå maskin stoppades. Nere i maskin sprutade vattnet upp på durkarna och började hastigt stiga. Då samtliga svanhalsar till tankarna kändes över märktes inget lufttryck och då en lucka öppnades syntes inget vatten i lastrummet. Bottentankarna 1-6 vid pejling visat sig täta. Signaler gavs under tiden till övriga fartyg i konvojen om det inträffade och en förpostbåt anlände kl 04. ~~SOS gavs~~
SOS-signaler gavs per radio och bärgningsfartyg begärdes med egen radio och från förpostbåten. I maskin stod vattnet kl 04.25 över huvudmotorns svänghjul och fortsatte att stiga. Bärgningsfartyget lovade att komma.
Kl 05.10 överfördes en kabel till förpostbåten som började bogsera mot Hubert gatt boj, men efter en kort stund sprang kabeln. Försök gjordes igen att få förbindelse med förpostbåten men vind och sjö ökade så att detta omöjliggjordes. SO 8-10 Beaufort i byarna. Under tiden arbetades på poopen med att försöka få en presenning under fartyget som läcktätare, men detta misslyckades i den krabba sjön och hårda strömmen. BB livbåtar firades och lades på läsidan av fartyget för att vara klara. Aktern låg nu djupt och i maskin steg vattnet oroväckande. Kl 05.50, då fara förelåg att skottet

VOLLRATH THAM 10.11.41

mellan maskin och lastrum skulle spränbas , beordrades besättningen att gå ombord i förpostbåten som kom upp i lä och ville ta besättningen ombord. Förpostbåten avvaktade sedan i närheten av Vollrath Tham. Vid 07-tiden gick befh, BO, 2e styrman, 3e styrman och 4 man ombord igen för att kontrollera läget. Vattnet i maskinrummet stod då strax under huvuddäck varför de återvände till förpostbåten. Vind och sjö hade ytterligate till-tagit så att däcket delvis överspolades. När det började dagas märktes att luckpresenningarna stod spända av luft som pressades ur skrovet och antogs att skottet till maskinrummet sprungit. Kl 09.07 sjönk fartyget med aktern före på 18 meters djup på lat N.53 36,4′- 0.6 1,7′. Förpostbåten lämnade platsen och ankrade kl 12.05 på Borkums redd. Besättningen iland-fördes kl 13.08 i en av marinens barkasser och genom förmedling av de militäre myndigheterna inkvarterades besättningen för vidare transport till Emden nästa dag. Vid förfrågan om bärgningsfartyget befanns det att denna på väg uttill Vollrath Tham gått på grund i mörkret.

Stockholm 18.11.41

G.A.Hansson
Befh

Maskindagboken

Sön 9.11 kl 15 klara igen för avgång till Emden. Varierande fart och manövrar kl 15.05 - 24.00

Mån 10.11 kl 00.00- 03.25 varierande fart enligt order från bryggan. 03.25 inträffade en våldsam skakning i fartyget. Stopp slogs å maskin-telegrafen vilken ordergenast utfördes. Maskindurkarna lyftes, armatur och instrument ramlade ner och det elektriska ljuset slocknade. Vid ~~bakxyxnkng~~ belysning medficklampa syntes vatten spruta in i maskin-rummet på flera ställen.Vakth. 2e maskinisten och motorman lämnade maskinrummet. Då fartyget ej sjönk omedelbart gjordes undersökning i maskin men befanns vattnet då stå uppe på halva svänghjulet å huvudmotorn så något försök att länsa kunde ej företagas.

Stlm 18.11.41 Befh

Sjöförklaring i Stockholm 24.11.41 kl 12
inför lyckta dörrar

(H)

Sjökaptenerna Otto Dahlquist och Ernst Perno : På vad sätt skadades telegrafisten?

Från rederiet tjänsteman Gösta Carlsson. I övrigt lät ickennågon sig avhöra.

Befh: Vindstyrkan varit 8-9 Beaufort, kanske 10 i byarna. Sannolikt en magnetmina, eftersom den exploderade under maskin. Telegrafisten halkade vid bordning av förpostbåten och fick högra benet i kläm varvid en del skrubbsår uppstod. Andersson, som vårdades å Södertälje lasarett, vore nu på bättringsvägen.

VOLLRATH THAM 10.11.41

2:e styrman Lundin: Vakthavande på bryggan.

2e maskinist Persson: Vakth. i maskin. Då order kommit att besättningen skulle lämna fartyget gått upp på däck och tillsammans med de övriga gått över i förpostbåten. Ej deltagit i undersökningen kl 07 d.10.11

Lättmatos Malmström: Stod utkik på backen. Varit med och tagit bort en lucka till lastrummet och själv inte sett något vatten i rummet. Även varit med på morgonen kl 07 men då varit fullt sysselsatt med att hämta fendrar och hänga ut dem mellan fartyget och förpostbåten så att denna inte skulle slås sönder mot fartygssidan i sjöhävningen.

Crew list (Gränges arkiv)

Befh Gustaf Alberg Hansson, Brantevik, 2.9.95 Simrishamn
Var befh på Erik Frisell 19.5.40

Ie styrman Ryno Axel Adelgren, Oscarshamn, 3.2.86
Hustru Margarete, Victoriastrasse 37, Minden, Tyskland.

2e styrman Alf Gösta Lundin, Villa Solborg, Ramlösa Brunn, 20.7.05 Viken

3e styrman Ruben Stene, Kungshögsgatan 1, Ljungby, 11.11.09 Köpenhamn

Telegrafist Harald Daniel Andersson, box 14, Rönninge, Sthlm, 31.7.98 Själevad

Chief Karl Wilhelm Andersson, Drömstigen 3, Äppelviken, 6.2.81 Bromma (E Frisell 1.5.40)

Ie maskinist Sigvard Natan Svedner, Godhemsgatan 42, Gtbg, 10.2.87 Gtbg

2e maskinist Malte Persson, Kaptensgatan, Skillinge, 16.8.93 Ö. Hoby

Elektriker Karl Ture Almquist, Tallbacka, Striberg, 6.12.98 i Nora

Assistent Sven Erik Eriksson, Norrtullsgatan 15b, Sthlm, 6.3.21 Sthlm

Båtsman Knut Henrik Olsson, Bautastensgatan 11, Gtbg, 21.12 14 Brunnby

Timmerman Karl Wilhelm Olssob, Lindhagsgatan 79, Sthlm, 7.8.87 Gävle

Matros Anders Torsten Ryberg, Palmödal, Skene, 22.8.10 Örby

Matros Karl Wilhelm Andersson, Helsingfors, 10.4.94 Helsingfors

Matros Elis Harry Larsson, Mörtestad, Gullspång, 8.2.18 Anne Härad

Matros Per Hasse Nilsson, Mörby 7. Lister Mjällby, 15.11.17 Mjällby

Lättmatros Per Reinhold Malmström, Björknäs, Herräng, 29.5.19 Häverö

Lättmatros Ernst Gustav Mattson, Väddö, 27.4.20 Väddö

Jungman Hans Erik Magnusson, St.Ibb, Ven, 7.6.24 St.Ibb

Jungman Rune Folke Johansson, Jordtorp, Algotsrum, Öland, 3.1.25 Runsten

Jungman Egon Johan Johansson, Erik Dahlbergsgatan 30, Huskvarna, 15.8.23 Hq

Svarvare Gerhard Essén, St.Olofsgatan 4, Köping, 24.9.96 Sthlm

Elektriker Karl Kristian Wikström, Fors, 14.11.86 Folkärna

Ie motorman Harry Torsten Berg, Gamla Lundbygatan 5, Gtbg, 11.12.18 Gtbg

2e motorman John Wilhelm Karlsson, Ö.Larmsgatan 10, Gtbg, 20.2.10 Rone

2e motorman Frans Valfrid Johansson, Bostad 130, Kiruna, 7.5.11 Jukkasjärvi

2e motorman Einar Sigvard Petterson, Fredsgatan 15, Luleå, 25.1.11 Ronneby

2e motorman Kurt Håkan Althin, Björkelund, Fredriksdal, 31.10.18 Svartstorp
† på Margentina 6.7.42

forts

VOLLRATH THAM 10.11.41

Crew list forts

2e motorman Sten Bernhard Åberg, Törmö, Karungi, 6.5.14 Karungi
Stuert Gunnar Erik Nilsson, Hägerstensvägen 142,Aspudden,2.706 Föra,Öland
x Ie kock Anders Åke Bäckström, Nor, Söderbärke, 12.5.13 Söderbärke
2e kock Karl Ragnar Karlsson, Smedsby, Kalmar län, 3.4.20 Gtbg
Salongsuppassare Nils Tage L.Nilsson, Vellerödskog, Eriksdal, 17.11.25 Valleberga
< Mässuppassare Sven Olof J.Bäckström, Nor, Söderbärke, 23.8.26 Söderbärke
Skansuppassare Yngve Rutger Andersson, Ålskogsgård, Högestad, 2.6.23 St.Hellerslund.

Begleitungsofficer

KK memorial 31.12 41 — Ej för publicering

Nr 276H/ 3703

Orsak:minsprängning ex officio Bo Bergström

UD till KK, Sthlm 11.11.41

Härmed har jag äran meddela att Generalkonsulatet i Hamburg till UD inberättat att i Stockholm hemmahörande ms Vollrath Tham - reg.nr 5055- nyligen förolyckats genom krigsåtgärd. Generalkonsulatet har tillika upplyst att fartygets besättning vore oskadad och för närvarnade befunne sig i en tysk hamn. Fartygets rederi har u-rättats om förestående .

J.Setterwall
Byråchef

SKNEIII 217

Livbåt bärgad i Brofjorden

22.12 41 skrev Tullkammaren i Lysekil till rederiet att en livbåt märkt Vollrath Tham bärgats i Brofjorden inom Lysekils tulldistrikt. Livbåten v skadad i aktern och vattenfylld. Inbogserats till en brygga i Lysekil och förtöjd där i väntan på besked från rederiet , som underrättade SKN. - SKN tydligen struntat i saken och vad som blev av den i marvatten liggande livbåten är okänt. Måste ha drivit längs Jyllands västkust norrut.

SKN utbetalat 3.000.000:- kr för totalförlust 15.12 41

Effekter

SKN 7.1.42 betalat till rederiet 20365:25
Ie styrman: cigarettetui i silver ,Philips reseradio 212, Rheingold reseskrivmaskin 350, fläkt,köpt 1939 i Rotterdam, 26:75, ett automobilur monterat å skottet 60:-
Lättmatros Mattson: Grammofon med skivor 115:- Kamera 85:- Förlorat för 1213:- , fick ut 550:-

VOLLRATH THAM 10.11.41

T.Fredh: "Nautisk krigshistoria" (Lysekil 1991)

Jungman Hans Erik Magnusson: På kvällen den 10.11 hörde vi flygmuller långt borta. Det var de plan som fällde magnetminorna vi skulle gå på. Jag var på väg från utkiken på backen när smällen kom. Det blåste hårt och en förpostbåt skulle ta oss ombord. En i taget hoppade vi från relingen ner mot trålaren som höjde och sänkt sig i sjöhävningen. Själv hamnade jag på ett vapen med kikarsikte, men alla klarade sig utom en man som bröt benet vid hoppet. Med 36 man extra på tysken blev det trångt ombord men tyskarna var hjälpsamma och okey. Vollrath Tham flöt fortfarande och kapten Gustav Hansson beordrade oss tillbaka ombord för att dra en tätningspresenning över hålet, men sönderslagna plåtar omöjliggjorde detta och vi fick gå tillbaka till förpostbåten. På en minut gick det stora fartyget till botten. På väg in till Borkum gavs flyglarm på förpostbåten men vi kom lyckligt in till Borkum för vidare befordran med en passagerarbåt till Emden och tåg till Hamburg. Därifrån till Trelleborg.

Telegrafisten bröt benet: Befh sade vid sjöförhöret att telegrafist Harald Andersson "klämt benet och fått skrubbsår" och att " 24.11. han vårdades på Södertälje lasarett men var på bättringsvägen." I själva verket ådrog sig Andersson ett komplicerat benbrott då han hoppade ner på förpostbåtens däck i sjöhävningen . (Egna noteringar)

Egna noteringar

Flygfälld magnetmina

Vollrath Tham hade just rundat "stora svängen" som den populärt kallades, och var på ingående mot Emden då det small. Söndag kväll hade plan vid flera tillfällen flugit över konvojen och magnetminan måste varit helt nyligen fäld från flygplan. Hade explosionen inträffat några sekunder tidigare hade fartyget med sin malmlast sjunkit omedelbart, nu höll maskinskottet henne flytande. 2e kocken Ragnar Karlsson, 21 år, som kojat kl 22.30 kastades vid explosionen 03.25 ur kojen och slog huvudet hårt i motsatta skottet. Det var becksvart och allt slaget i spillror omkring honom men han kvicknade till och rusade upp på däck. En del av besättningen hade svårt att ta sig ut ur hytterna eftersom skåp och annan inredning kastats över kojerna och dörrarna klämts fast i sina karmar. Allt ljus ombord slocknade i explosionsögonblicket. Nästan alla sov dock med kläderna på och livbältet inom räckhåll. BB livbåtar sattes ut och låg och väntade i 4 timmar innan fartyget sjönk med slagsida och aktern före. Ett under att ingen förolyckades då besättningen skulle hoppa ner på förpostbåten långsides i sjöhävningen. Ibland var förpostbåten flera meter från fartygssidan för att sedan slå i med full kraft samtidigt som den överspolades. Tele-

VOLLRATH THAM 10.11.41

grafisten landade dock olyckligt och bröt ena benet. Han bars ner under däck och benet spjälkades provisoriskt. I Borkum inkvarterades de räddade i militärbarackker och maten var dålig. Telegrafisten fick ta sig hem med gipsat ben och hamnade på Södertälje lasarett. Alla från Vollrath Tham kom till Trelleborg med ångfärjan Preussen lör 15.11 och jungman Karlsson var hemma i Kalmar igen den 17.11

2 var med på Erik Frisell 17.5.40

Befh och chiefen var båda på Erik Frisell den 17 maj 1940.Chiefen Andersson avled i Stockholm i maj 1952, 71 år gammal.

Historik

Motorfartyg på 5805 brton byggt 1909 som ångfartyg vid R.& W.Hawthorn, Leslie & Co ltd i Hebburn-on-Tyne av stål. L.118,1 B. 17,2 Tillhörigt TrafikAB Grängesberg-Oxelösund (Waldenström) i Stockholm. Specialkonstruerat för malmlaster. Sjösatt 5.5.09, lev.2.7.09 till RedAB Luleå-Ofoten i Stockholm.Samma typ som Abisko och Sir Ernest Cassel. Uppkallat efter rederiets VD 1897-1901. På sin tid sveriges största malmfartyg.8000 dw. 7 lastrum uppdelade i lika många s.k. malmfickor enligt Johnson & Welins patent. 10 st elektriska 2½-tons lastkranar. Den ursprungliga 1900 ihkr triplemaskinen från North Eastern Marine Engine Co ltd i Wallsend med 3 pannor, utbyttes 1925 vid Göteverken mot en 2600 ihkr Götaverkens B&W-motor, och en av de 3 pannorna behölls ombyggd till donkeypanna. -Vollrath Tham var epokgörande vid sin leverans 1909.Tidigare hade man för malmtransporter använt vanliga lastångare och vid lossningen använt handkraft för iskyfflingen av malm i malmtunnorna. Vollrath Thams 7 malmfickor var belägna tvärskepps, åtskilda av 5 lossningsschakt, och genom att bottnen i malmfickorna lutade rann malmen av sin egen tyngd genom rännor ut i malmtunnorna i lossningsschakten. Sin första malmlast, 8100 ton, lossade V.T. i Emden på 45 timmar 1909 med endast 5 av de 10 däckskranarna i aktion.15 man utförde samma prestation som 120 man tidigare.- Sept 1921-juni 1922 gick Vollrath Tham,Boden,Mertainen, Narvik och Sir Ernest Cassel under tysk flagg , överförda på Aug. Bolten,Wm Millers Nachfolger i Hanburg. - I nov 21 Draggade VT på grund i tjocka och hastigt ökande vind vid Botens fyr nära Florö på norska kusten men kom flott och tog sig in till Florö för prov. tätning med 75 ton cement. Vid rep vid Götaverken dec 21 måste ett 80-tal bottenplåtar förnyas och 30 riktas på plats. - I jan 1928 på resa Narvik-Rotterdam fick VT hjärtstocken bräckt i hårt väder i Nordsjön men besättningen lyckades "klamma" hjärtstocken och med handstyrning föra fartyget till Rotterdam. - Den 4.7.36 räddade VT 27 personer från Sveabolagets SS Carl XV på 547 brton B.1873 i Sthlm som kl 07 ränt på grund mellan Rönnskär och Norrskär och sjunkit med akterskeppet. 50 passagerare togs upp ev en finsk tullkryssare. Carl XV blev vrak. - Den 10.2.41 koll-

VOLLRATH THAM 10.11.41

iderade med tyska ss Pernambuco i isränna i Skagerack på resa Bremen-Kristiansand-Göteborg. Pernambucos svängande stäv krossade reling och plåtat vid BB låring. -

Bevittnade slagskeppet Bismarcks utbrytning maj 41

Då Vollrath Tham i början av maj 1941 på resa till Luleå passerade Kielkanalen såg man slagskeppet Bismarck på redden, så väl camouflerat med nät att det var omöjligt att avgöra vilket fartyg det var förrän på mycket när håll.. Vollrath Tham lastade malm i Luleå, fick tysk eskort från Trelleborg till Möens Klint, fortsatte sedan genom Drogden, sedan norr om Själland och ner genom Stora Bält. På natten spärrades trafiken där och VT fick ankra upp. När man låg där såg man Bismarck på 42000 ton, systerfartyg t. Tirpitz, och tunga kryssaren Printz Eugen på 10.000 ton B-38 passera åtföljda av 11 handelsfartyg. På kvällen den 21.5 stack Bismarck och Printz Eugen ut från Grimstadfjord vid Bergen för att ta sig ut i Atlanten. Den 24.5 kl 05.40 kom de i strid med Hood och Prince of Wales. Efter 6 minuter flög Hood i luften med man och allt, träffad i aktre ammunitionsmagasinet. Prince of Wales drog sig undan kl 06.04, svårt träffad. Prinz Eugen lämnat Bismarck och kommit ut i Atlanten, medan Bismarck, som fått 2 svåra träffar drog sig sydvart för att söka nå Brest. Hon efterlämnade ett tydligt spår av utläckande olja. Amiralitetet i London satt in 7 slagskepp, 2 hangarfartyg, 4 tunga kryssare, 7 lätta kryssare, 21 jagare och 6 ubåtar mot den ensamma Bismarck.En agent i Malmö hade redan när Bismarck passerade Stora Bält rapporterat detta och jakten var igång från första stund, men den 25.5. hade engelsmännen helt tappat kontakten med Bisnarck. Den 26.5 kl 10.30 siktades hon av en tillfällighet genom en lucka i molntäcket från en Catalina flygbåt. På em anföll Swordfishplan från Ark Royal och en torped sprängde sönder Bismarcks akterskepp och roder. På morgonen 27.5 var det manöverodugliga slagskeppet omringat av the Home Fleet och utsattes för en fruktansvärd koncentrerad eldgivning från bla. King George V Rodney och Dorsethshire. Kl 10.40 den 27.5 41 kantrade och sjönk Bismarck som ett glödande bål 400'W Brest på lat N48 11' W 16 12'. Endast en handfull överlevande togs upp av över 2000 ombord.

SVEADROTT 14.II.41

INGÅENDE LEJDFARTYG BOMBAT PÅ SKOPENFJORD, FÄRÖARNA MEN UTAN TRÄFFAR.
BESÄTTNINGEN ÅLAGTS TYSTNADSPLIKT OM RESAN AV UD

Journalutdrag

Tis 4.II.41 kl 10.30 avgått NewYork destinerad till Göteborg. Full last av bensin och oljor. Djupg F 28´2"- A 27´8".

Sön 9.II under eftermiddagen och natten NW storm med mycket grov sjö och överspolning.

Mån 10.II Under morgonvakten kl 04-08 slogs skrivmaskinen i befh hytt ner från bordet och förstördes. ((En Remington värd 625;-))

Tis 11.II full W.storm med hagelbyar, mycket grov sjö och överspolning. Kl 09.20 saktat farten för att invänta ms Chile.- Kl 10.30 gick en grov brottsjö över båtdäcket midskepps varvid BB livbåt krossades och blev hängande i förtaljan vilande på surrningsbommen. Då det var förenat med livsfara att försöka bärga vad som var kvar av båten eller inventarierna kapades fånglinan och förliga taljan och båten gick överbord.

Fre 14.II sedan Färöarna angjorts fortsatt in mot Skopenfjorden.- Kl 12.05 bombarderades fartyget av ett tyskt bombplan. Två bomber exploderade tvärs BB låring 30 meter från sidan.- Kl 12.20 anfölls fartyget åter, av allt att döma av samma plan. 2 bomber exploderade 25 meter från sidan om STB tvärs pumprumskappen. Båda gångerna skakades fartyget av explosionerna.- På e. m anlöptes Thorshavn för visitering. Därefter fortsatt i SO storm med snö- och hagelbyar till den 16.II.

Sön 16.II kl 14 slog en brottsjö in en ventil med förskruvad bilndventil på förkant av poopen. Ett flertal ventiler akter spruckit under dagens lopp. En ventil i 3e styrmans hytt spräckts, likaså en ventil med blindventil under backen.

Ons 19.II Anlänt Ryahamnen i Göteborg och förtöjt kl 19.25.

Tors 20.II vid inspektion upptäcktes en del skador på fäckverket på för- och akterdäck Gösstaken på backen krökt. Trunken till vingtank nr 1 BB snedslagen liksom trunken till vingtank 4 STB. Ett styrhyttsfönster på förkant BB fått ramen sönderslagen. Något fel på spygattet om STB så att vattnet inte rinner ut utan kommer in i styrhytten. Skador som förorsakats av det hårda vädret.

Sön 23.II Utlossad Utgasning påbörjats.

Tors 27.II förhalat till och indockats vid Eriksbergs varv kl 17.30. Härvid slog BB bog mot dockans avvisare och ett par bucklor uppstod

Göteborg 29.II.41

Sven Johansson

Befh

SVEADROTT I4-II.4I HEMLIG

Brev till Utrikesministern I8.II.4I från Arvid Richert,Berlin

Avskrift Berlin I8.II.4I
N;r I425

Tysk beskjutning av Sveadrott

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

Härmed får jag vördsamt inberätta att envoyén Leitner i Tyska Utrikesministeriet vid ett besök som jag idag på hans begäran gjorde honom, på uppdrag av ambassadör Ritter - som torde uppehålla sig i Högkvanteret - meddelade, att enligt till den Tyska Krigsmaktens Överkommando ingången rapport ,ett svensk fartyg den I4 innevarande månad vid Färöarna anfallits av Tyska Luftstridskrafter. Beskjutningen hade därvid ägt rum i två omgångar .Den första hade utförts på stor höjd och vid, på grund av molnighet, dålig sikt ,vilket gjorde att fartygets nationalitetsmärken ej kunnat iakttagas . Skotten hade emellertid ej träffat fartyget utan nedslagit till vänster om fartygets bakre del. Vid det andra angreppet hade vederbörande just vid skottlossningen iakttagit fartygets nationalitetsmärken och därför i sista stund avsiktlig dirigerat bomberna så att de fallit till höger om fartyget.Överbefälhavaren för Luftvapnet har livligt beklagat att skottlossning mot ett svensk fartyg sålunda ofrivilligt ägt rum.Samtidigit som detta beklagande nu framfördes ,ville man emellertid från Tysk sida understryka att det vid förhandlingarna om den s.k Göteborgstrafiken alltid framhållits att man i ifrågavarande farvatten måste räkna med sådana fall som det nu inträffade; anvisningar gåves visserligen tid efter annan till de Tyska sjö- och luftstridskrafterna i syfte att förebygga incidenter, men trots all försiktighet kunde dock dylika inträffa ,vilket man i förevarande sammanha ng än en gång ville understryka.

Richert

UD H60K I554

RAPPORT FRÅN SVEADROTTS KONTROLLOFFICER JARL HAMILTON

Tis 4.II.4I 06 30 avgått från NY och kl I3.30 tagit sällskap med ms Nordstjernan för resan till Göteborg.

6- 9.II Tjocka, dålig sikt, full fart.

Tis II.II på morgonen vid mötesplatsen för ms Chiles anslutning. Minskat farten . BB förliga livbåt krossad av överbrytande sjö kl I0.30.Chile siktats kl I7.Fortsatt på linje Sveadrott- Nordstjernan- Chile.

Fre I4.II kl 09 siktat Färöarna.Slagit sakta fart kl II för att enligt order ingå till Thorshavn i ordning Chile,Nordstjernan, Sveadrott med en timmes mellanrum.- Kl I2.I0 anfölls vi av ett Tyskt bombplan på lat N 62°02′- W 07°04′.Två bomber slog ner tvärs BB på 30 meters avstånd.Planet återkom till nytt anfall. Kl I2.25 slog två bomber ner tvärs STB på 25 meters avstånd. Efter det andra anfallet satte vi

SVEADROTT I4.II.4I

full fart och gick i zigzag. Kl I3 återtagit rak kurs. Ankrat I4.40 i Thorshavn. Efter hastig engelsk inspektion lättat ankar I5.30, siktade snart Chile, inväntade Nordstjernan, kl I8 satt full fart ostvart i formering Sveadrott, Nordstjernan, Chile. Undersökning gav vid handen att blott obetydliga skador uppstått på grund av skakningarna vid bombexplosionerna. (Vid dockningen i Göteborg lär ha konstaterats att rodret böjts)

Sön I6.II Kl I4 en ventil slagits in i snöstormen, alla 3 fartygen legat bi 20 minuter för reparationer. Kl I4.30 siktat ett tyskt plan som flera gånger kretsade över fartygen. Kl 23-24 legat bi medan Chile bärgat tre män från en sjunkande dansk fiskebåt.

Mån I7.II under SO storm med disig luft börjat angöringen av Kristiansand kl 08.30 Kl I0 kretsade ett engelskt plan över oss. Fått lots I0.50. I3.30 kom tyska officerare ombord för inspektion. Ankrat i inre hamnen I5.30 och mörklagt. Radiohytten förseglats.

Ons I9.II Kl 06 lättat ankar och avgått, fått svensk lots kl I0. Kl I4 sammankallades besättningen och erinrades, enligt order från UD, om tystnadsplikten om vad som hänt under resan. Kl I8 Vinga fyr. Kl I9.30 förtöjt i Göteborgs hamn.

RAPPORT FRÅN MS NORDSTJERNANS KONTROLLOFFICER HAKON MÖRNER

Fre I4.II Kl I2.37 GMT då Sveadrott och Nordstjernan med 400-500 meters avstånd mellan fartygen befann sig c;a 2000 meter från Vargö, Färöarna, hördes motorbuller. Omedelbart härefter siktades ett plan kommande ur molnen över Vargön med riktning mot Sveadrott över vilket planet gjorde en ~~dykning~~ kortare dykning till c;a I000 meters höjd, varefter det åter styrde kurs in mot och försvann i molnen. Bombnedslag 50 meter tvärs BB på Sveadrott. Planets nationalitet ej kunnat urskiljas. Å Nordstjernan gavs omedelbart flyglarm och besättningen och de I4 passagerarna sökte skydd å angivna platser. Signalerat till Sveadrott om hon skadats och fått svar nej, Kl I2.52 nytt motorbuller och sågs ett tyskt plan på hög höjd komma akterifrån med kurs längs formeringen. Efter störtdykning rätade planet upp sig på c;a I000 meters höjd och försvann snabbt i molnen över Vargön. Vid störtdykningen gjorde bägge fartygen undangir. Bombnedslag c;a 30 meter förut om STB på Sveadrott. Klar sikt runt fartygen som höll sakta fart för att inträffa på Skopenfjord på angivem tid efter Chile. Efter det första anfallet satte Sveadrott full fart och Nordstjernan anpassade sin fart därefter och följde c;a 400 meter efter Sveadrott. I fullt sam - förstånd beslöt befh och jagatt gemensamt med Sveadrott gå in till Skopen utan att avvakta tidigare fastställd tid för ankomst, eftersom Sveadrott skulle befinna sig i större säkerhet där under lv-artilleri. Kl I4.30 in-passerat Skopen och efter bordande av vaktfartyg gått in till Thorshavn.

UD H60K I554

SVEADROTT I4.II.41

kl I5,30.Två engelska marinofficerare beklagade bombningarna och sade att planet inte sikttats på grund av det lågt liggande molntäcket över öarna.Fortsatt resan efter kontroll.

Lör I5.II passerat 2 drivminor.

Sön I6.II kl I4.50 ett tysk plan kommande västerifrån överflugit Sveadrott två gånger på låg höjd, gjort en lov över alla 3 fartygen och försvunnit i nordlig riktning.Kl 23.50 observerades blossande nödljus akteröver. Chile stoppat och bärgat 4 Danska fiskare.

Mån I7.II 09.55 siktat Norska kusten och styrt in mot Kristiansands redd med norsk lots på bryggan.- Ett ett engelskt plan, kommande söderifrån överflugit fartyget på låg höjd och efter passerandet avlossat en kulsprutesalva mot vattent, sannolikt en hälsning.Gått in och ankrat för natten. Tysk kontroll ombord kl I6-I7.

O I9.II i dagningen fortsatt till Strömstad.

RAPPORT FRÅN CHILES KONTROLLOFFICER A FLORY

(Kommendörkapten A Flory)

22.I0.4I avgått från Santos,

Tis I1.II försenat sammanträffande med Sveadrott och Nordstjernan på grund av storm på lat N 54 - W 30 50'.

(Något meddelande att Sveadrott bombats fick inte Chile förrän i Göteborg)

Sön I6.II vid midnatt natten till I7.II siktades ett rött ljus om STB Chile, som gick sist, girat ur formeringen och gått upp mot ljuset som var en sjunkande dansk fiskebåt vars besättning tänt på bloss och kläder. Genom skicklig manövrering i storm, mörker och hög sjö lyckades befh få det stora fartyget intill fiskebåten och halade med en lina in de 4 ombordvarande kort innan båten sjönk.

Mån I7.II på f.m anlänt till Kristiansand.

Tis I8.II Chile lämnat ankarplatsen i Kristiansand efter de övriga. Plan kretsade över staden och luftvärnet var i aktion.

Ons I9.II kl.20 anlänt till Göteborgs frihamn

Ingen sjöförklaring SKNEII Disp

I brev till dispachör Per Hasselrot ,Sthlm, I.7.42 skrev SKN;
Vi få meddela att någon sjöförklaring i anledning av det inträffade haveriet icke avgivits och kommer någon dylik icke heller att avhållas vadan journalutdraget får tjäna som ledning rörande vad som inträffat.

Skador och assurans SKNEIII 2I9

Den 2I.II.4I besiktigades Sveadrott vid Oljenäset i Gtbg och det konstaterades att rodret skakade något och att båda oljekylarna voro läck. Vid besiktning 28.IIff undersöktes huvudmotorn och tankarna.Lager och cyl-

SVEADROTT I4. II.4I

indrar i huvudmotorn måste öppnas och läckande naglar tätas i tankarna.
Vidare måste smörjoljekylarna ilandtagas,propelleraxeln indragas för besiktning, styrmaskin öppnas för genomgång, lastledningen tryckprovas, rodret lyftas av för undersökning,roderstocken undersökas i svarv mm
Sveadrott indockades vid Eriksbergs varv tors 27.II.4I ,utdockades 6.I2 förhalade till Ryahamnen 23.I.42 och den 27.I var haverireparationen klar.
Den långa tiden berodde på försenad eleverans till varvet.Av metalltuber till oljekylarna. - I bordläggningen svetsades 59 nagel,340 nagel diktades och sprickor i akterstäven STB och BB uppmejslades och svetsades.
Ett nytt formstycke måste tillverkas till lastoljeledningen i pumprummet.
- Som stormskador måste 45 sidoventiler i manskapshytter,toilettrum och styrmaskinsrum ompackas och repareras, 15 ventiler måste förnyas.
Ny BB livbåt med utrustning och riktning av dess däverter kostade 4430;-
Bland räkningarna ingår 685;- för en Remington skrivmaskin till befh.
Total rep kostnad 67549;-
Rederiets generalräkning 3I 5 42 = I00592;72
Dispache av Haseelrot,Sthlm I.9 42 ålagt SKN ett ersätta 89I87;82
inkl liggetid, hyror etc SKN betalade den 3.I0 42

Eget SVEADROTTS FÖRSTA RESA I942

I4.2.42 avgick Sveadrott från Göteborg mot Port Arthur, kontrollofficer kapten G Chistiernen. Den 2.3 tog hon upp 9 överlevade i en livbåt från Norska ms Leif på I582 brton som torpederats den 28.2 på N 34° 45' - W 69 20 på resa NY - Ciudad Trujillo med 2300 cement och styckegods. I9* man hade fått sätta livet till. De räddade var kapten Holm Brynhildsen,chiefen, 2e styrman och 5 man.- Den 9.3 kom Sveadrott till Port Arthur. Den 23.3 avgick hon hemåt och kom till Göteborg med full oljelast den I6 4.42
3 minor siktats i nordsjön. (*De saknade dörsvann i livbåt nr 2)

Egna noteringar Historik

Motortankfartyg på I00I9 brton byggt I938 vid Kockums i Malmö av stål.
L I56,7 B I9,2 Tillhörigt Stockholms Rederi AB Svea. (Em Högberg) i Stockholm. I5I30 ton dw. Provtur 29.9.38 Praktiskt taget helsvetsat skrov 20 lasttankar i 3 sektioner, lång back med soft nosestäv, en 8-cyl 2-takts dubbelverkande Kockums MAN-motor på 5500 ehkr vid I20 varv/min Genomsnittlig provtursfart på last I4,77 knop. I det strömlinjeformade brygghuset inredning för befh och styrmän,övrig inredning i poopen med bl a anordningar för att på sydliga latituder kunna äta vid långbord på däck istf i mässarna.- I Göteborgstrafiken I940-45 intar Sveadrott en framträdande plats,både som vårt första och sista lejdfartyg. Sveadrott lämnade göteborg den 22.3.40 på en "vanlig resa" men nåddes i Aruba den 9.4 av meddelanden om det tyska angreppet på Norge och Danmark och omöjliggjorde hemresa -

SVEADROTT I4.II.4I

Oljelasten övertogs av amerikanska köpare men i början av juni intogs ny last av I3000 ton olja i Corpus Christi för Svenska Staten. Fartyget fick ligga i över 2 månader i New York i väntan på klarsignal för hemresa via Färöarna. Den 22.8.40 kunde befh von Schinckel lämna NY med navicerts från de krigförande. Kursen sattes långt nordvart upp mot Island och Grönland och tidvis kom Sveadrott in i så mycket is att det syntes riskabelt att fortsätta resan. I början av sept mötte jagaren Nordenskiöld och hjälpkryssaren Waria med paravansvep vid Färöarna och eskorterade Sveadrott genom det tyska spärrområdet till Göteborg dit konvojen kom den 9.9.40. Full motsvarighet till denna konvojering får man i flottans annaler söka så långt tillbaka i tiden som vinter 1807-08 under Napoleonkrigen. Sveadrott var det första fartyget till Göteborg efter den 9.4 - I okt I okt 40 kunde Sveadrott gå ut för att lasta i Gulfen, men den egentliga Lejdtrafiken inleddes 30.I2.40 då Gullmaren kom in från NY och utbytesbåten Remmaren löpte ut I.I.4I mot Buenos Aires. Först 2I.7.4I återkom Sveadrott till Göteborg från Port Arthur som nr I3 och i sällskap med ms Brasil. Redan 3I.7 löpte hon ut igen och kom igen den I7.II.4I med full last av olja från Corpus Christi. SvD skrev att lasten motsvarade I000 st SJ tankvagnar vilka kopplade i ett sätt skulle sträcka sig från Stockholm till Styvsta - varje vagn I3 meter lång med I3 ton olja - I4.2.42 löpte Sveadrott ut från Gtbg för lastning i Port Arthur och tog på resan den 2.3.42 upp 9 man från norska ms Leif som torpederats kl 02 den 28.2. (Se sid 5) Den I6.4.42 återkom Sveadrott till Göteborg och gick ut igen den 27.6. - Stopp i lejdtrafiken jan-maj 43 gjorde att hon ~~inte kom tillbaka förrän~~ visserligen hann komma åter till Gtbg den I7.I.43 men nästa utresa blev inte av förrän 27.9.43 - Sedan gick trafiken ostörd hela I944 men stod stilla våren 45 i väntan på krigsslutet. - Efter flera månaders väntan i Lissabon löpte Sveadrott kl II.30 den 3I.5.45 in till Göteborg med den första oljelasten till Sverige efter kriget, I3500 ton diesel-& brännolja.-

Nära bli vrak vid Pater Noster I5.I2.I945

På resa Corpus Christi, Mexico till Göteborg med last av I3648 ton råolja, värd 3 miljoner, rände Sveadrott kl I7 lör I5.I2.45 i grov sjö och mångata under sökande efter Dynans lysboj hårt på grund vid skäret Dynan utanför Pater Noster, vid sydöstra änden av minleden Arendal-Pater Noster, och blev liggande fast på grund I5 meter från skärets övervattensdel med 3 ofantliga hål slagna i och över slaget under vattenlinjen om BB på I00 meters längd. Tio tankar och ett pumprum vattenfylldes och 5I50 ton råolja vällde ut över ett flera kvadratmil stort område. Kl I9 gick de 38 ombv, befh var Erik Manvall ,

SVEADROTT 14.11.41

KUNGL. UTRIKES DEPARTEMENTET

HEMLIG
Denna anteckning verkställd i utrikesdepartementet jämlikt kungörelsen den 21 juli 1937 nr. 751.

Stockholm den 20 november 1941.
Överlämnas för kännedom till
Bankinspektör L i n d e b e r g, Statens Krigsförsäkringsnämnd.
Enligt uppdrag:

STATENS KRIGSFÖRSÄKRINGSNÄMND
Ank. 21 NOV. 1941

Byråchef

= =

Avskrift.

tysk beskjutning av "Sveadrott".

Berlin den 18 november 1941.
N:r 1425.

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena.

Härmed får jag vördsamt inberätta, att envoyén Leitner i tyska utrikesministeriet vid ett besök, som jag på hans begäran i dag gjorde honom, på uppdrag av ambassadören Ritter - som torde uppehålla sig i högkvarteret - meddelade att enligt till den tyska krigsmaktens överkommando ingången rapport, ett svenskt fartyg den 14 innevarande månad vid Färöarna anfallits av tyska luftstridskrafter. Beskjutning hade därvid ägt rum i två omgånga Den första hade utförts från stor höjd och vid på grund av molnighet dålig sikt, vilket gjort att fartygets nationalitetsmärke ej kunnat iakttagas; skotten hade emellertid ej träffat fartyget, utan nedslagit till vänster om fartygets bakre del. Vid det andr angreppet hade vederbörande just vid skottlossningen iakttagit fartygets nationalitetsmärke och därför i sista minuten avsiktligt dirigerat bomberna så att de fallit vid sidan, till höger, om fartyget. Överbefälhavaren för luftvapnet hade livligt beklagat att skottlossning mot ett svenskt fartyg sålunda ofrivilligt ägt rum. Samtidigt som detta beklagande nu framfördes, ville man emellertid från tysk sida understryka att det vid förhandlingarna om den s.k. Göteborgstrafiken alltid framhållits, att man i ifråg varande farvatten måste räkna med sådana fall som det nu inträffade; anvisningar gåves visserligen tid efter annan till vederbörande sjö- och luftstridskrafter i syfte att förebygga incidenter, men trots all försiktighet kunde dock dylika inträffa, vi ket man i förevarande sammanhang än en gång ville understryka.

undert. Richert

SVEADROTT I4.II.41

i BB två livbåtar. På grund av 45° BB slagsida kunde inte STB båtar firås och risk fanns att fartyget skulle brytas itu. Ena båten slogs läck och fylldes med olja som smorde ner alla. Oljelukten kändes över hela Marstrand dit besättningen infördes av lotsar och fiskebåtar. Alla tillgängliga resurser sattes in för att bärga lsten och det dyrbara fartyget. Frithiof, Harald, Herbert och Birger med läktringstonnage insattes. Natten till 2I/I2 med trycklufstblåsta tankar kunde Sveadrott släpas på grund på lerbotten i en vik på sydsidan av Elgö för fortsatt prov tätning av 3 jättehålen i BB-sidan. Först I4.I.46 inleddes bogseringen till Göteborg och den I5-I6.I dockades Svaedrott vid Eriksberg. Dockningen försvårades av att I0 meter långa plåttrasor släpade under fartyget. Reparationen pågick till I0.5.46 Bottenskadorna de största någ ot Göteborgsvarv någonsin haf t att göra med. Den I.4.46 övertog Torsten Lindgren, Sthl, befälet - I955 ombyggdes Sveadrott vid Howaldtwerke i Kiel till Malmlastfartyg på I4630 ton dw och insattes i malmtrafik under charter för John Fritzen AG i Emden. Första resan gick Luleå-Rotterdam.- I juni I962 såldes Sveadrott för I8850000 kr till skeppsredare Bogdan Pusich, Suhr bei Arau, Schweiz - ett Panamarederi - och lämnade som " Switzerland" svenska handelsflottan.

IBERIA 18.II.41

KOLLIDERAT MED MÖRKLAGD ANKARLIGGARE I HOLTENAU - SVÅRT LÄCK I AKTERRUMMET.

Rapport.

Sön 16.II.41 avgått Rotterdam destinerad till Göteborg. Rumslast av 1280,9 ton koks. På fördäck 96 ton koks till 4,4 meters höjd i koksbingar, total last = 1376,9 ton. Djupg F 17'1" - A 17'9". 21 ombv
Tis 18.II kl 21.20 oå Kiel-Holtenau redd i mörker, regn, svag vind men god ~~fysikrt~~ FYRSIKT kolliderat med ett större förankrat fartygliggande i farleden utan ankarlanternor. Befh och spärrlots på bryggan. Utkik på backen. Spärrlotsen ledde navigeringen. Ankarliggaren siktades c;a 60 sekunder före kollisionen rätt förut då Iberia med sakta fart på kurs O 3/4 S var på väg ut från slussen. Det andra fartyget befanns heta Curityba av Bremen. Iberia blivit läck tvärs akterriggen BB, vattnet stigit till i höjd med tunneln i akter rummet som högst. Pumparna igång oavbrutet. Dykarbåt kommit 01.05 (19.II) för provisorisk tätning.

Holtenau 19.II.41
Verner Puxon
Befh

Journalutdrag.

Avgick Rotterdam kl 08.15 sön 16.II och gått in i konvoj vid Hook van Holland kl 09.30. Anlänt till Holtenau sluss tis 18.II kl 20.30 och avgått från slussen 21.05 med sakta fart, spärrlots på bryggan och utkik på backen. Kl 21.18 observerat en morselampa blinka på stor höjd rätt förut. Stopp slogs i maskin 21.19 och rodret lades hårt STB. Samtidigt syntes lanterhorna från 2 mötande fartyg om BB, samt nära på BB bog ett större ankarliggande fartyg som var helt mörklagt och inte hade ankarlanternorna tända. Iberia fortsatte med stopp i maskin till dess det ankarliggande fartyget var tvärs bryggan på C;a en meters avstånd, då rodret lades hårt BB och full fart sattes i maskin för att Iberias akterskepp skulle gå klart ankarliggaren. Detta lyckades inte utan Iberias BB låring törnade mot det andra fartygets förstäv varvid en lätt stöt märktes. Tidvattenströmmen var vid tillfället mot Iberias STB-sida. Starkt mörker rådde med mulen luft och fint regn men klar fyrsikt. Kl 21.22 slogs stopp i maskin. 1e styrman skyndat akteröver för att undersöka vilka skador som uppstått men kunde i mörkret inte urskilja mer än en buckla i övre plåten straxx akter om aktermasten. Omedelbart därefter slogs sakta fram i maskin och resan fortsattes med sakta fart. Kl 21.30 märktes att fartyget började få BB slagsida och pejling visade 4' vatten i pejlgropen akter. Pumparna omedelbart startats. Fartyget hade då passerat spärren vid Friedrichsort. Befh anmodade nu lotsen att ankra på lämplig plats. Kl 22 ankrat på 9 famnars djup med BB + 30 famnar kätting. - Trots att länspumped arbetade för fullt fortsatte vattnet i akterrummet att stiga

IBERIA 18.II.41

oroväckande ,varför spärrlotsen anmodades signalera till vaktfartyget för att få förbindelse med land . Flera kustbevakningsbåtar varit långsxx sidan. Dykarbåt begärts snarast möjligt. Maskin hållitsm klar för att om nödvändigt sätta Iberia på grund.- Kl 01.05 (19.II) kom dykarbåten Titan långs sidan. Dykare sänts ner Kl 01.40 och upptäckte då en större spricka och en skarp intryckning på 2,5 meters längd vid överkant av mönjebältet om BB på akterkant av akterriggen. Dykaren tätat med drev och träkilar fram till 02.45 Titan lämnat Kl 0830. Lättat ankar 08.40 och gått in på Holtenau. redd där fartyget ankrat 09.40 - Akterrummet läns kl 09 med egna pumpar. Befh och spärrlotsen gått iland 09.50 till Marinmyndigheterna för förhör och ordnande av besiktning. Kl 12.30 kom herrar Lage, Vyler och Jansen ombord för besiktning.

Holtenau 19. I 41

Befh

Maskindagboken

Tis 18.II kl 15.32 förtöjt i bojar. Fortsatt 18.10, varierande full & halv fart , 20.12 manöver stopp i sluss, avgått från slussen 21.05, stopp 21.19 & full fart 21.20, sakta framåt 21.22, stopp 21.49, manöver ankrade 22.01 . Kl 21.20 kändes några hårda skrapande ljud mot fartygssidan ,därefter började fartyget få slagsida ,länsat från akterrummet.

Ond 19.II Länsat från akterrummet till kl 14 då fartyget var läns.

Tons 20.II 09 avgått från ankarplatsen , kl 10.30 anlöpt Kiel & väl i maskin. Under fortsättningen av redan länsat från akterrummet.

Mån 24.II Ankom Göteborg 15.30, väl i maskin. Under natten pejlat var fjärde timme.

Crewlist

Befh Oscar Verner Puxon, Ekedalsgatan 51, Göteborg, 18.3.89 (Nära 5 år ombord)
1e styrman Gotthard Svensson, 27.II.91 (5.6.41)
2e styrman Thure Hultén, 16.3.04
Chief Axel Ivar Axell, 15.3.77
Maskinist Karl Fredrik Fredriksson, 27.3.98
Stuert Karl Fridolf, Friman, 15.1.87
Kock Ernst Bertil Börjesson, 12.8.09
Mässuppassare Tycko Konrad Nyman, 22.3.13
Matros Vigo Ragnar Tingström, 2.4.14
Matros Agne Gunnar Rosenberg, 12.2.12
Lättmatros Nils Thure Strand, 11.5.10
Lättmatros Karl Hilding Nilsson, 15.3.16
Jungman Otto Henry Liljaj, 25.8.22
Jungman Gunnar Eugen Svensson, 9.1.23
Donkeyman Oskar Henry Svensson, 4.1.06

Forts

IBERIA I8.II.4I

Crew list forts

Smörjare Erik Walter Sjöberg, 2.I2.04
Eldare Gösta Erik Ludvigsson, 4.5.I9
Eldare Arne Evert Mattison, 20.6.I9
Eldare Verner Alvar Elfstrand, 22.4.I6
Lämpare Nils Algot Andersson, II.6.07
Maskinelev Sture Gunnar Eriksson, 23.6.20

(De flesta mönstrat i Landskrona I.9.4I

Sjöförklaring i Göteborg lör 29.II.4I kl I0

Sakkunniga lotskapten K.P. Kullander & kapten Per Wästgerd.

Befh Puxon; Innan han iakttagit blinken från morselampan hade han tdligt sett ljuset från lanternorna på 2 mötande fartyg om BB.- Iberia hela tiden på utgåendet från slussen gått med sakta fart i maskin och stävade vid kollisionen magn OSO. Enär strömmen satte NOtO hade Curityba antagligen stävat i kursen SWtW. Svårt att avgöra i mörkret. Spärrlotsen skötte navigeringen och gav order till såväl rorsman som maskin med undantag av att Puxon i sista ögonblicket före kollisionen beordrat hårt BB roder och full maskin för att om möjligt därigenom lindra kollisions stöten. Curityba legat mitt i farleden å den plats där utgående fartyg brukade ändra kurs BB hän för att fortsätta med ledning av de 2 ensfyrarna i farleden vid Jägersberg. Enligt bestämmelserna skulle ankarliggare föra tända lanternor då fyrarna iland vore tända, vilket de vid tillfället varit, men Curityba var helt märklagd. Då hennes morselampa iakttogs hade Iberia inte kunnat gira BB hän p.g av risken för kollision med de två mötande fartygen som var på ingående till slussen. Även akter om Iberia låg ankarliggare, varför man inte kunnat slå back utan risk för kollision med dessa.

Ie styrman Svensson; Efter avgången från slussen övervakat klargöringen på -på däck och därefter gått upp på bryggan dit han kommit just då morselampana blink iakttagits förövar. Iberia gått med sakta fart hela tiden. Stopp i maskin 2I.I9. I kollisionsögonblicket hade Curityba stävat mot strömmen i ungefär SW riktning och förde inga som helst lanternor.

Chiefen Axell; Vakthavande i maskin vid kollisionen Iberia gick med sakta fart i maskin 2I.05- 2I.I9, varom anteckningar även gjorts i maskinkladden, men av förbiseende hade inte denna notering införts i själva maskindagboken.

Matros Tingström; Rorsman Curityba ej fört några ljus.

Lättmatros Strand; Utkik på backen Såg kl 2I.I8 förövar på stor höjd det hastigt blinkande skenet från en morselampa och upptäckte strax därefter

IBERIA I8.II.4I

Curitybas skrov Omedelbart varskott bryggan Curityba varit helt mörklagd

---

KK Memorial 3I.I2.4I Ej för publicering

Orsak; Den tyska ångarens underlåtenhet att tända sina ankarlänternor sedan fartyget ankrat upp mitt i farleden.

Ex officio

Bo Bergström

Curityba sänkt 29.4.42. Eget

Curityba, normalt tillhörig Hamburg-Südamerikanische DG in Hamburg, gick under Reichsdienstflagge såsom trupptransportfartyg. - Hon mätte 4969 br(?)n och var byggd I9II i Flensburg av stål L I22,6 B I6.

Hon minsprängdes och sjönk 29.4.42 vid Varanger på Norska kusten

Curityba ingick i ~~invasionsarmadanmotxNorgex9x4x40~~ invasionsarmadan mot No(?)e 9.4.40 i aktion Weserübung,och skulle ha gått in till ~~Oslo~~ Bergen men försenades 7.4 av en grundkänning utanför Hälsingborg och omdirigerades till ~~Bergen~~ Oslo.Hon grundstötte på kvällen 7.4.4 sjömil N.Hälsingborg och 2 tyska bogserbåtar dirigerades genast dit liksom ett ubåtsjaktfartyg men hon kom flott först på kvällen den 8.4 och måste ligga för ankar under natten.De 2 trupptransportfartyg till Bergen hon skulle ha samseglat med var Rio de Janeiro och Marie Leonhardt.Rio de Janeiro torpederades ~~kl~~ kl I2 8.4 i höjd med Kristiansand och gick ner med ett par tusen man, medan Marie Leonhardt ~~nådexBergen~~ nådd Bergen med sina trupper.

SKNEIII 2I9

BERICHT ÜBER EINE RÜCKSPRACHE MIT DEM KAPITÄN PUXON.

Havariekommissarie; Sartori & Berger,Kiel

Sperrlotse A Reiczug kam anbord Iberia 20.30 Uhr I8.II in Holtenau und es war die meinung nach Kiel Feuersbbiff weiterzuführen. Nachdem Iberia die Schleuse verlassen hätte war anlaufkurs nach der Leuchtboje bei Kitzberg mit langsamer fahrt gehalten.Es war sehr dunkel mit leiches Regen aber es herrschte klare Feuersicht.Eben bevor die Jägersberger Leitfeuer in deckung waren, wurde mit BB Ruder auf auslaufkurs gegangen.In diesem Augenblick wurde eine Blinklaterne (Morselampe vom Masttopp) unmittelbarrecht voraus hoch über uns gesichtet.Die Maschine wurde sofort gestoppt und hart STB Ruder gegeben um eine drohende kollision zu vermeiden.Unmittelbar darauf sahen wir den Steven eines grossen Schiffes, welches gerade vor uns am BB Bug lag, wie sich später herausstellet Dampfer Curityba.-Als der Steven der Curityba etwa in höhe unserer Brücke war ,gaben wir voll voraus mit hart BB Ruder,um unserer Achterschiff vom Steven des Curitybas frei-zu-bekommen. Dies gelang jedoch nicht ganz und das Achterschiff stiess gegen den Steven des vor Anker liegenden Schiffes .Iberia kam sofort wieder frei.Der Steuermann wurde beauftragt den Schaden festzustellen und er berichtete dass an-

IBERIA I8.II.4I

scheinend nur leichter Platten-& relingsschaden BB achtern entstanden wärem Unter diesen umständen hatte ich zunächst keine bedenken die Reise fortzusetzen, so dass ich auf befragen des Lotsen einverstanden war die ausreise anzutreten. Etwa IO minuten später bemerkten wir eine leichte BB schlagseite des Schiffes und jetzt vorgenommenen Peilungen im hinteren Brunnen ergaben 4' Wasser. Dies war um 2I.30 Uhr. Die Lenzpumpe wurde sofort angestellt. Wir befanden uns etwa bei Friedrichsort und ich berichtete dem Lotsen dass wir zum weiteren untersuchungen ankern müssten.- Da eine rückfahrt nach Holtenau im augenblick nicht möglich war, wurde das Schiff von dem Sperrlotsen um IO Uhr mit BB Anker verankert querab von Laboe.- Um IO.30 Uhr wurde 6' Wasser gepeilt obwohl die Lenzpumpe dauernd gearbeitet hatte. Da das Wasser immer mehr stieg, veranlasste ich den Sperrlotsen Bergungshilfe anzufordern. Um I.05 Uhr I9.II war der Bergungsdampfer Titan längs - seit. Um I.40 Uhr ging der Taucher herunter um die leckagen festzustellen und abzudichten. Inzwischen hatte die Lenzpumpe immer weiter gearbeitet, jedoch nahm das Wasser ständig zu. Das Wasser war im Raum über Tunnelhöhe. Der tiefgang hatte sich auf I9'9" vergrössert so dass etwa I50 Tonnen Wasser ins Schiff eingedrungen waren. Der Taucher berichtete dass ein Riss in der Platte etwa I/2 meter unter der Wasserlinie in einer länge von I/2 meter mit einbeulungen im länge von 2 meter festgestellt wären. Der Taucher wurde wieder heruntergeschickt und dichtete den Riss mit Holzkeiler ab~~xxxDiesxArbeit~~ Ab. Dies Arbeit war um 2.45 Uhr beendet. Unsere Pumoe arbeitete weiter und der Raum war um 9 Uhr vormittag gelenzt.- Um 8.40 Uhr setzten wir die Reise von Laboe nach Holtenau fort und ankerten dort um 9.40 Uhr. Ich halte der Curityba für den unfall verantwortlich, weil dieses Schiff nicht den vorschriften entsprechend rechtzeitig bei unserer annäherung ein Licht zeigte. Kiel I9.II.4I

Sartori & Berger

Zerssen & Co, Kiel, till Sv Lloyd 2I.II.4I

(Rederiets agent i Kiel) Meddelat att Iberia efter dykartätning återvänt till Holtenau på f.m I9.II och ankrat på redden. Zerssens ombud efter konferens med befh underrättat Sartori & Berger (rederiets assuransombud) vila besiktigade skadorna och ordnade prov reparation vid Germaniawerft i Kiel dit Iberia förhalade på f.m 20.II - Kl I7 samma dag var en plåt påsvetsad sprickan i bordläggningen och Iberia fortsatte därefter genast sin resa.
" Die Firma Sartori & Berger hat ebenfalls die Deutsche Kriegsmarine für den schaden des Dampfers Iberia verantwortlich gemacht".
Besiktningen på Holtenau redd I9.II utvisat en 3 meter lång intryckningi BB sidan tvärs storvantet i fjärde stråket uppifrån, vartill 4 spant in-

IBERIA 18.II.41

bockats och en 6 dm spricka uppstått i en plåt, vilken tätats med trä-kilar." Das Schiff war in diesem zustand nicht Seefähig".

Inte lönt processa mot Kriegsmarine

I en utredning, daterad Gäteborg 9.9.42, av kaskoassuradörernas ersättningsskyldighet anges att " förhandlingar har förts med Kriegsmarine Dienststelle Hamburg, som emellertid kategoriskt avvisat varje ersättningsanspråk. Då det icke skulle löna sig att gå till kostnader, såsom domstolsförhandlingar etc, i denna sak, ersättes haveriet som följer;
SKN utbetalar 20761;58 till SÅAF den 15 9 42 varav 4589 reparationskostnader vid Götaverken samt 997;50 för bottenmålning samt övrigt för hyror, besiktning, hamnavgifter i Holtenau, förhalning, kompaSSJUSTERING etc.

Sammandrag av Max Dofleins utlåtande i skuldfrågan

Baserat på Iberias journalutdrag, Curitybas bericht till Kriegsmarine Dienststelle, protokollet från det inför lyckta dörrar hållna förhöret med Curitybas befh inför Seeamt Flensburg, utlåtande om kollisionen från Sperrkommandanten der Westlichen Ostsee samt Lotsenkommandeur och Iberias Marinehilfslots August Reiczugs utlåtanden. Doflein fick inte tillgång till själva sjöförhörsprotokollen, endast till utdrag gjorda av Sartori & Berger.
Diese Unterlagen genügten mir vollkommen, um mir ein klares urteil über die schuldfrage zu bilden. Die Schiffsleitung des Iberia trifft an der Kollision kein verschulden. Curityba lag auf dem Teil der Holtenau-Kanal-reede zu anker, wo ausdrücklich das ankern für jedes Schiff verboten ist. Curityba hat nicht rechtzeitig, nicht genügende und falsche massnahmen zur verhinderung der Kollision getroffen, obwohl die möglichkeit der Kollision frühzeitig genug erkannt worden war. Iberia befand sich auf dem vorgeschriebenen kurs, auslaufedn aus der Holtenauer Schleuse. Iberia hat die vollkommen abgedunkelte Curityba nicht gesehen und nicht sehen können, zumal leichter Regen herrschte. Als die von Curityba gezeigte Morselampe gemerkt wurde war es schon zu spät."
Curityba hade ankrat kl 13.50 den 18.II med Nordfeuer Kanal i rv 285° samt NordosteckeVossbrook i rv 360°, vilket innebär att hon låg 150-170 meter söder om själva ankarredden i reddens farvatten. Curityba låg direkt tvärs kurslinjen för utlöpande fartyg från slussen (Nordschleuse). - På morgonen efter kollisionen, 19.II, tog Curitybas spärrlots, Friedrichsen, kontrollpejlingar från Curitybas brygga, vilket i sig själv talar för att lotskommendören gjort den iakttagelsen att hon inte låg på ankarredden utan i farvattnet. Pejlingarna infördes i Curitybas loggbok som följer;

IBERIA 18.II.41

Rotes Molenfeuer rv 241°, Dankeskirche 288°, Flughafenostecke 354°, Leuchtboje Kiel 119°.- För man in dessa pejlingar i kortetså får man fram 3 olika positioner,d v s pejlingarna ha inte varit noggranna.Det väsentliga är att alla dessa tre ~~pejlingar~~ möjliga ankarplatser samtliga låg ute i farvattnet söder om redden, och mer eller mindre nära den ensfyrlinje som utgående fartyg från slussen hade att styra i för att kommaut ur Kieler hafen.På denna ena av Curitybas tre pejlade positionerligger hon c;a 180 meter från ankarreddens sydgräns och ut i farleden, med ankarkättingar och allt t.o.m 250 meter.- Curitybas befh har i sin rapport medgivit att han ankrat utanför (söder om) ankarredden men att han litat på lotsens försäkringar att fartyget låg riktigt.-Curitybas vakthavande 3e styrman iakttog Iberia löpa ut ur ~~xs~~ slussen redan kl 21.15,alltså 5 minuter innan kollisioneen ägde rum.Iberias röda sidoljus syntes klart och närmade sig.Redan nu borde ljussignaler ha avgivits men först när Iberia kommit 5 båtlängder fråb Curityba blinkade styrmannen med en el handlampa från bryggan i riktning mot Iberia .Denna åtgärd var felaktig,eftersom Iberia inte av dessa blinksignaler fick någon som helst uppfattning om hur Curityba låg och var hennes för- och akterskepp befann sig.I denna min uppfattning instämmer lotskommendören,som säger att Curityba i tid skulle ha tänt sina ankarlanternor.I detta läge hade dock inte ens denna åtgärd varit tillräcklig. Curityba borde genast ha stuckit ut på ankarkättingen,vilket skulle medfört att Iberia gått klar.Nu kolliderade Iberia med Curitybas förstäv och ankarkätting.Curitybas vakthavande styrman kunde iakttaga Iberia i fem ~~mmi~~ minuter och först sett hennes röda ljus,sedan det gröna och omedelbart därpå åter det röda,vilket innebar att Iberia närmade sig rakt mot Curityba Om han då genast stuckit ut kätting skulle Iberia ha kunnat passera. Varningssignalerna i siren avgavs alltför sent Curitybas befh hörde sirenen blåsa och rusade upp på bryggan och såg Iberia passera tätt intill stäven. När signalen gavs var alltså Iberia redan tätt intill Curitybas stäv. Iberia; Dieses Schiff trifft kein schuld.Iberia kom ut ur slussen (Nordschleuse) med sakta fart och styrde mot die Tonne Kiel 7m och därefter med BB-gir in i enslinjen Jägersbergfeuer.Under giren, och innan hon kommit in i enslinjen observeredes rakt förut ett svagt ljus på avsevärd höjd över vattnet (bedeutender höhe) som blinkade till. Då beordrades STB roder och stopp i maskin Att gira BB gick inte på grund av ingående fartyg.- Först nu såg man i mörkret ett annat fartygs stäv om BB på förkant av Iberias kommandobrygga. Genom sin STB-gir undgick Iberia att ränna rakt in i Curityba.Nu gick hon t.o.m klar stäven ,men måste beordra hårt BB roder och full fart fram för att få sin akter att gå klar Curityba.Helt gick detta inte.Iberias akterskepp berörde lätt Curitybas stäv-." Das manöver der Iberia zur ebwendung der Kollision war ausserordentlich anerkennenswert".

IBERIA 18.II.41

SÅAF i brev till SKN den 19.I.45.

"Ehuru motparten avböjde alla ersättningsanspråk, ansågo våra ombud i Tyskland att ss Iberias sak var så gynnsam att fortsatta förhandlingar med motparten borde kunna resultera i att en viss ersättning utbetalades. Tillsammans med ett utlåtande i skuldfrågan (sid 6) översändes vårt krav till Kriegsmarine Dienststelle-Hamburg -I början av denna månad erhöllo vi meddelande från våra ombud att de lyckats utverka en ersättning av kr 20 000;- vilket belopp efter avdrag av ombuds- & clearingkostnader redovisas med kr 18092;57, varav Nämndens andel utgör kr 13135;19 Vi närsluta detta belopp i postremissväxel "

Lasten SKNEVII 327

Iberias kollast på 1350 ton för A Johnsson & co, Göteborg var försäkrad i Sjöassuranskompaniet för icke angivet belopp.
Ingen skada på lasten.

HISTORIK Egna noteringar

Lastångare på 1440 brton byggd 1903 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L 72,3 B 10,6 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K R Bökman) i Göteborg.1793 dw.760 ihkr.Systerfartyg till Albania (Sänkt 23.10.39). Welldäckad;4 luckor,2 master,skans akter Lev 22.9.03 - Natten till den 3.4.11 rände Iberia vid Drogdens fyrskepp i Öresund på vraket av DFDS ångare Saxon som den 1.4 efter kollision med ss Helfrid Bissmarck av Hamburg sjunkit i farleden med brygga,skorsten och master över ytan. Iberia slet bort Saxons skorsten och fick själv stora bottenskador och alla propellerbladen avslagna.ss Frans at Trelleborg, som gick i Iberias kölvatten, lyckades gira undan i sista stund.Iberia infördes till Kockums för reparation.Saxon hade varit på resa till Lübeck med last av olja och ister samt ett menageri,tillhörigt tysken Enderlain. 9 isbjörnar, en brun björn och 2 Shetlandsponnies dränktes i sina burar. - Natten före Iberia hade danska ss Helena gått på vraket och sjunkit några 100 meter därifrån.- Drogdens fyrskepp blev fö.överseglat 1931 av en rysk ångare,vilket kom väl till pass eftersom fyrskeppet var i stort behov av reparation.Den 12.7.37 invigdes Drogdens fasta fyr och det gamla fyskeppet hamnade på Gilleleje Flak. - På resa Oporto-Göteborg fickIberia kl 21 den 25.3.14 i orkan i Biscaya dörren till kabyssgången inslagen.Kl 2130, då 3 man var sysselsatta med att täta öppningen, kastades de av en brottsjö mot korklasten på akterdäck varvid jungman G.H. Johannson, Borås, 19 år, fick ryggen och benen avslagna medan de andra 2 undkom med livet i behåll.- Den 1. II.16 kom Iberia till Göteborg från

IBERIA I8.II.4I

Almeria efter att i i storm på Nordsjön hs haft eld i lasten i akterrummet där bla vindruvsemballage antänts.Besättningen hade efter flänsning av last lyckats släcka själva.- I dec I928 påträffade Iberia i öppen sjö i Nordsötra Medelhavet ett obemannat drivande segelfartyg, Furtunato av Via Reggio, med last av I30 ton marmor.Iberia bogserade in den flygande holländaren till Hyères i Frankrike.Besättningens öde förblir ett av havets mysterier.- 25.4.37 prejades Iberia i Gibraltar Sund av en Francokryssare och infördes till Ceuta Marocko där hon fick lossa hela sin apelsinlast till Götborg eftersom den var inlastad i Valencia som då hölls av kommunistsidan. Iberia avgick 30/4 utan last till Trapani på Sicilien. Samma öde hade Valencia rönt kort tid innan.- Den 9.I0.37 blev Iberia på nytt prejad i Gibraltar sund av en Francokryssare då hon var på resa Sktskär -Savona med massalast. Nu släpptes hon efter 3 timmars visitation. - Den 9.4.40 blev Iberia liggande oå Brofjorden med massalast för Manchester.Luftskydds- och hamnmyndigheterna i Göteborg förbjöd utlossning i magasin i Göteborgs hamn och lastägarna ville först avvakta utvecklingen. Först i aggusti I940 lossades lasten i Gtbg och Iberia var fast innanför spärren och kom i Tysklandsfarten. Den 20.3.4I på resa Oxelösund-Rotterdam med malm törnade Iberia i isränna mot framför gående ss Tunisia och fick skador på BB bog.- II.8.4I på resa Gävle-Emden med malm hade Iberia grund känning 6,5' från yttre Stengrundets lysboj vid Utlängan och kom in till Trelleborg för att få cementkistor i förpiken innan resan fortsattes.- I6.II.42 i Rotterdamkonvoj med malm från Oxelösund fick Iberia ovanbordsskador i I0 Beaufort utanför Ymuiden.- 2I.I.43 kolliderade hon på Cuxhavens redd med danska ss Runö och fick ett hål i STB låring. Kollisionen som var 90% krig kostade SKN 72556;- till SÅAF Iberia var vid tillfället på resa Rotterdam-Oxelösund med I37I ton koks, befh Puxon.
I mars I948 gick jungman Inge Rolf Olsen överbord utanför Falkenberg vid livbåtsövning och försvann innan BB båt nått honom - Mån 24.5.48 då hon låg i Salford dock,Manchester utbröt kl 08 brand i bomullslasten i akterrummet varvid all last där förstördes och hon fick omfattande plåtskador. Kom 9.6 till Göteborg och intogs efter lossning i docka vid Eriksberg. Befh Karl Erik Fraenkel,Gtbg - I955 var Iberia det äldsta fartyget i Sv Lloyds flotta.I aug 56 såldes hon ,53 år gammal, för 290 000 kr till Einar Hövding i Oslo och nedskrotades I957 i Oslo.

BOTHNIA 20 II 4I 50% krig.

RAMMAD OCH SÄNKT UTANFÖR BRUNSBÜTTELKOOG AV HJÄLPKRYSSAREN THOR = SCHIFF IO

Rapport

Avgick Luleå kl I8 30 tis II II 4I destinerad till Rotterdam Rumslast av 1976,7 ton järnmalm Djupg F I6´3"- A I6´8´´ 2I ombv

Tors 20 II kl 2I 45 till ankars utanför Brunsbüttelkoog rammad av tyska hjälpkryssaren Thor i tät tjocka, vindstilla, mycket mörkt Befh & lots på bryggan, utkik på backen Tjockan hade vid tillfället lättat något Thor iakttogs först 5 minuter före kollisionen 2 streck på BB bog Bothnia gav varningssignaler i ångvisslan, medan Thor inte gav några signaler -Lanternorna var avskärmade Besättningen blev mycket väl omhändertagen och förplägade med kläder mm ombord på hjälpkryssaren

Journalutdrag

Tis I8 II kl IO anlänt till Holtenau Bunkrat 40 ton kol, fortsatt I2 55

Ons I9 II OI 30 förtöjt vid Binnenhafen i väntan på sjölots som bordade kl I4 45 Omedelbart avgått Kl I5 I5 t tät tjocka förtöjt i Brunsbüttels sluss

Tors 20 II intensiv tjocka till I3 45 då den något lättade Avgått från Brunsbüttels sluss med lots på bryggan men I4 I5 ankrat för tjocka utanför Brunsbüttel , STB + 45 famnar Skiftat ankarplats kl I6 I5- I6 30 c;a IOO meter nordvart för att bättre svinga klar andra ankarliggare - Ankrat med STB + 45 famnar Befh och lotsen från kl 2I på bryggan iakttagit den utgående trafiken från slussen C;a kl 2I 40, då tjockan tillfälligt lättade, siktades ett större fartygs topplanternor och gröna sidolanterna c;a 2 streck på BB bog I den starka ebbströmmen observerades att detta fartyg hastigt närmade sig Bothnias avskärmade el ankarlanternor brunno klart Då fara för ombordläggning syntes föreligga gavs upprepade varningssignaler med såväl ångvisslan som morselampa och utkikens klocka på backen Utkiken gav dessutom signaler med en elektrisk handlampa Trots detta rammades Bothnia kl 2I 45 med stor kraft i BB bog och började omedelbart sjunka med förskeppet Den utsvängda STB-båten firades och I9 man jämte lotsen och en tullsoldat tog plats i densamma 2e styrman Hansson och maskinist Nilsson föredrog att uppsöka akterflotten Med livbåten bordades det andra fartyget som befanns vara en större hjälpkryssare Alle man från livbåten togs ombord i kryssaren och senare även 2e styrman och maskinisten, vilka upptagits av en livbåt från ett mindre tyskt krigsfartyg Kl 23 30 gick Befh ,Ie styrman och övermaskinisten åter ombord i Bothnia som låg med förskeppet under vatter till bunkerluckorna midskepps men ännu flöt på förliga maskinskottet Dynamon arbetade ännu och ankarlanternorna brunno Sedan befh bärgat skeppspappren lämnade åter fartyget som med sin malmlast kunde väntas

BOTHNIA 20 II 4I

sjunka när som helst. Kl 02 fre 2I II hade fartyget sjunkit med endast en del av poopen och midskeppsöverbyggnaden över ytan Alle man landsattes på morgonen i Brunsbüttel och inlogerades på hotell Befh under e m satt sig i förbindelse medassuransens ombud i Hamburg samt, genom rederiets agent i Brunsbüttel,även med rederiet Enligt rapport från hamnmyndigheterna i Brunsbüttel sjönk Bothnia helt kl 03 då ett kraftigt brak hördes

Brunsbüttel 22 II 4I

Selim Anvén

Befh

Sjöförklaring vid Amtsgericht i Brunsbüttelkoog 24 II 4I

Urkundsbeamter Justizassistent Hamann

Tolk anlitats för de 4 från Bothnia som infunnit sig - Befh, 2e styrman, Matros Wikström & Lättmatros Arvidsson)

Sjölotsen ~~Simsen~~ Hein ,Cuxhaven,infunnit sig

Konsul Diener för Zerssen & Co

Rechtsanwalt dr Schön,Hamburg, för rederiet

Kapitänleutnant Siemsen als vertreter des Kommandanten Kaiser Wilhelmkanal

Utdraget ur skeppsdagboken upplästs på svenska & tyska

Befh Anvén; För om oss låg flera fartyg för ankar ,på vår STB-sida låg ett stort tankfartyg,tätt invid och även akter om oss låg flera fartyg för ankar Det var omöjligt så länge ebb-tidvattnet rann att göra någon som helst manöver En halvtimme före Bothnia rammades hörde vi braket av en kollision ett par hundra meter väster om oss Utom jag och lotsen var 2e styrman på bryggan Vi gick sjövakter När det andra fartyget närmade sig gick 2e styrman till backen för att stå klar vid ankarspelet och sända ner utkiken och låta utrymma manskapshytterna När det andra fartyget närmade sig vinkade både utkiken och 2e styrman med ficklampor från backen och klämtade i skeppsklockan

Lotsen Julius Hein,Cuxhaven, 60 år; Bekräftat journalutdraget och påtalat sitt eget skriftliga vittnesmål till sina överordnade

De övriga vittnenea bekräftat befh rapport

Skeppsdagboken överlämnats till befh som givit den till konsul Diener

---

Ingen crew list

Ingen crew list på KK och ingen på SKN.

Bothnia hade 2I mans besättning samt lotsen Julius Hein,Cuxhaven,60 år och en tullpolis ombord

Befh Selim Anvén, Linnégatan 25,Göteborg, 52 år

2e styrman Arve B Hansson, Göteborg, 35 år

Matros Sven A Wikström ,Sundsvall, 28 år

Lättmatros John Arvidsson, Göteborg, 34 år

BOTHNIA 20.11.41

KK memorial 31.12.41

Dålig sikt och starkt rinnande tidvatten förorsakade kollisionen.Det tor de även kunna anses ligga i öppen dag att den reducerade lysvidden av Bothnias el ankarlanternor varit en bidragande orsak till att man från hjälpkryssarens sida icke uppmärksammat det ankarliggande fartyget förrän detta blivit för sent.

Ex officio
Bo Bergström

UD till KK 21.11.41

Härmed har jag äran meddela,att generalkonsulatet i Hamburg till UD inberättat att i Göteborg hemmahörande ångfartyget Bothnia - reg nr 6061 - denna dag sjunkit invid Brunsbüttel efter kollision med annat fartyg.Enligt vad generalkonsulatet vidare upplyst vore besättningen oskadad. Fartygets rederi har underrättats om förestående.

J. Setterwall

UD 21.11. FÖRTROLIGT upplyst KK :

I anslutning till dagens officiella skrivelse angående förolyckade ångf. Bothnia,har jag äran meddela att farttyget,enligt ingångna upplysningar, kolliderat med ett tyskt krigsfartyg.

Med utmärkt högaktning
J. Setterwall

SKNEIII 218 Inga bärgningsutsikter

Telegram 22.11 Bugsier,Hamburg till SÅAF,Gtbg.

Bothnia querstrom gesunken versandet schnell bergung aussichtslos

Telegram Zerssen & Co 22.11 till Svenska Lloyd.

Bothnia lage hat sich verschlechtert Schiff liegt quer im strom Bergungsaussichten sehr gering.

Lotsens rapport 21.11.41

Lotsen J.Hein an die Cuxhavener Lotsenschaft:

Wir verliessen mit D.Bothnia am 20.11 c:a 14 Uhrdie Schleuse Brunsbüttel, nachdem wir 22 Stunden wegen dichten Nebels in dem Schleuse gelegen hatten. Als wir ausliefen war es einigermassen fahrbar,doch schon in der ausfahrt. war es wieder vollständig dichter Nebel geworden,so dass wir nur mit mühe einen Ankerplatz fanden. Es lagen auf der Elbe vor Brunsbüttel sehr viele Schiffe vor Anker. Schon am Tage vorher lag ich mit Dampfer Oswin zu anker und zählte c:a 30-32 Schiffe vor Brunsbüttel. Zwischen 20 und 21 Uhr klarte es etwas auf,doch war es immer noch unsichtig.Vor uns lagen mehrere Schiffe vor anker. Es war starker Ebbstrom .Am STB, ganz in der nähe, lag ein grosser Tanker, genau hinter uns.

BOTHNIA 20.11.41

Auch in der nähe und nördlich von uns sahen wir verschiedene Ankerlichter, es lagen überall Schiffe zu anker. Man konnte, um nicht ins kollisionsgefahr zu kommen, bei den Ebbstrom keine Manöver unternehmen. Wir lagen vor 45 Faden Kette zu anker . Um 21.30 näherte sich uns ein Schiff , aus der Schleuse kommend - wir sahen die Topplichter und die grüne seitenlicht nur schwach wegen der unsichtigkeit und der abblendung. Unsere Ankerlampen brennten vorschriftsmässig abgeblendet. Infolge der gefährlichen annäherung zeigte ich sie die sehr hell brennende Moreslampe öfter und machte mit der Dampfpfeife ~~gefahrsignal~~ gefahrsignal . Um 2i.45 erfolgte die kollision vorne am Bug. Das Schiff sank innerhalb 3 minuten vorne weg. Wir begaben uns innerhalb 3 Minuten mit 21 Mann in das STB Rettungsboot.Es wurden alle gerettet.

J.Hein. Seelotse.

Bryggans överkant synlig vid lågvatten.

Zerssen & Co rapporterade 22.11 till Svenska Lloyd: " Bothnia ist später mit der Flutstrom herum geschalgen und liegt jetzt quer zum Strom, die oberkante der Brücke ist bei niedrigwasser eben zu sehen. Das Schiff sinkt aber immer mehr ein und scheint verloren zu sein. Wir sandten heute 17 Mann der Besatzung über Hamburg nach hause. Hier geblieben ist der Kapitän, der Steuermann und 2 Matrosen,welche die Wache hatten. Am Montag wird hier vor dem Amtsgericht die See-verklarung abgehalten. Dunkcker & Joly entsendeten den Rechtsanwalt, dr Schön,nach hier um die Schiffsinteressen bei der Verklarung zu vertreten. Die Reichsmarine ist von uns verantwortlich gehalten, eine rückäusserung haben wir doch nicht erhalten. Av vrakgods bärgats 2 livbåtar,en liten båt, en flotte, 24 lastluckor livbojar etc som Zerssen ämnade sända till Göteborg med en av rederiets passerande fartyg på hemgående. -Den 26.11 meddelade Zerssen rederiet att befh, styrman och de 2 matroserna igår rest hem till Sverige. Bugsier Reederei- u Bergungs AG,Hamburg, förklarat bärgning av det malmlastade fartyget utsiktslös. Beträffande livbåtarna och det andra godset meddelade Zerssen 26.II rederiet att de inte fått Marinens tillstånd att skicka detta med Bernicia till Sverige, eftersom Tyska marinen vid en ev dom som fällde Marinen att betala skadestånd,kunde ställa krav på godset som tillhörande dem. Tills vidare lagrats vid Strandamt.

Zerssen & Co till Sv.Lloyd I7.12.41

Die Wasserstrassebdirektion will das Wrack beseitigen. Es liegt quer im Strom und ist deswegen sprengung nötig. Es hat den anschein als ob das Schiff schon gebrochen ist,da die Masten auseinander stehen und jeder Mast eine andere richtung hat."

(Wasserstrassendirektion bett att få en plan över Bothnia och om möjligt

BOTHNIA 20.11.41

uppgift om hur malmlasten fördelats i rummen. Svenska Lloyd sänt en plan till Zerssen & Co den 23.12.41)

Zerssen & Co i Brev till rederiet 5.1.42

Inzwischen ist das Schiff beim Maschinenschott gebrochen.Man will jetzt durch die Bugsier die Ladung löschen lassen, jedoch ist infolge der schlecht eb lage des Schiffes wohl kaum aussicht das Schiff zu bergen und kommt wohl nur eine sprengung in frage. Die angebrachten und gestrandeten Ausrüstungsgegenstände und die beiden Boote sind der Marinr-behörden übergeben bis eine klärungdie haftung sich ergeben hat.

Bärgat gods enligt förteckning 29.11.41

Två livbåtar med utrustning, 3 flytvästar, ett ställ signalfalggor,en stormlampa med segelduksfordral, en kopparkastrull, 6 gummidräkter, 5 livbojar, 3 kikare, 3 skadade böcker, ett skeppsur i trälåda, en förbandslåda, en segelduckssäck med ett livbåtssegel, en båtkompaas i träldåa, en pejlskiva i träldåa och en behållare med 6 nödraketer

---

MAX DOFLEIN 29.6.42 till SKN

Nachdem ich mit der Marineintendantur in Kiel persönlich verhandelt habe, muss ich ihnen zu meniem bedauern mitteilen dass die Kriegsmarine keinerlei Willen zeigt auch nur im geringsten dem grunde nach auf unsere forderungen einzugehen. Die Marineintendantur steht auf dem standpunkt dass ihr Schiff schon deshalb nicht haftpflichtig sei, weil von ihm,trotz schärfstem ausguck, und alle vorsichtsmassnahmen, die Ankerlaternen der Bothnia erst auf kurze entfernung hätten erkannt werden können. Wenn keine fehler an der Anker lanternen gewesen seien, dann läge der grund eben in der infolge des Kriegsgesetze abgeblendeten Ankerlanternen,und für die folgen dieser massnahme brauchte das Marineschiff nicht eintreten ----- Ich Stehe auf dem standpunkt dass die Tatsache bekannt war, dass die Ankerlanternen auf allen Schiffen abgeblendet sind und somit das Kriegsschiff im voraus wusste, dass es bei Nebel mehr riskierte als im Frieden und damit nicht rechnen konnte im Nebel bei Nacht einen Ankerlieger früh genug zu sehen. Es kann auch nicht erwartet werden dass jeder Ankerlieger stets frühseitiggenug die ebenfalls abgeblendeten Lampen eines fahrenden Schiffes bei Nebel sieht und es kann auch nicht damit gerechnet werden dass immer alle Warnungsmöglichkeiten die ganze Nacht klargehalten und rechtzeitig bedient werden . ---- Herr Dr Zippel, von der Marineintendantur hat mir erklärt dass wir die pflicht hätten dem Kriegsschiff das verschulden nachzuweisen. Ich denke,dass man dies mit meinem obigen argumenten kann . Ich bin zur der überzeugung gekommen, dass man die Klage gegen das Deutsche Reich (Marineintendantur)einrichen muss und beab-

BOTHNIA 20.1.41

sichtige den Fall Herrn Rechstanwalt dr Schön zu übergeben. Die tatsache das Dampfer Bothina nicht auf der sogenannten Ankerreede sondern im Fahr wasser der Brunsbüttel Reede zu ankern gelegen hat, spielt meines erachtens keine rolle, weil D.Bothnia gezwungen war in dichtem Nebel sofort zu ankern. Bezüglich der von Bothnia geretteten Gegenstände habe ich jetzt das erforderliche in die wege geleitet. Ich lasse die Sachen nach Hamburg kommmen um sie hier unter unserer aufsicht zu verkaufen. Hochachtungsvoll

Max Doflein

Korvettenkapitän

LANDGERICHT HAMBURG, KAMMER FÜR HANDELSSACHEN

Klage, abseiten red AB Svenska Lloyd,Göteborg,Schweden, vertreter ~~Schön & Pflüger,Hamburg,~~ gegen das ~~Deutsche Reich,~~ vertreten durch die Marineintendantur-Kiel: Beklagten.

Hamburg 22. 9 1942

Am 20.11.41 um 21.45 Uhr ist der im eigentum der Klägerin stehende Dampfer Bothnia,vor Anker liegend, von dem im diensten der Deutschen Kriegsmarine stehenden "Schiff 10" angerannt und so schwer beshädigt worden, dass er binnen wenigen Minuten sank und,da eine Bergung nicht mehr möglich war,total verloren wurde. Mit der Klage wird ersatz für den totalverlust verlangt.

Skadeståndskrav: kronor 991.596:50 fördelat som följer:

Wert des Schiffes 950.000:- kr	
Vergütung an die Besatzung für verlorene Effekten	23.726:66
Extra-heuer an die Besatzung infolge verlustes	6.656:48
Decbedürfnisse	5.994:55
Maschinenbedürfnisse	4.407:70
Spirituosen & Tabakwaren	266:11
Seemannsbibliotek	300:-
Chemische Reinigung von Kleidungsstücken	50:-
Kosten für die Schiffstaxe	100:-
Telefon,Telegramme und porto	100:-
	Kr 991.596:50

Plus Zinsen & vorschussprovisionen

Max Doflein i brev till SKN den 5.11.42

Merkw-rdigerweise hat die Kriegsmarine erreicht, dass die Schriftsätze unter "Vertraulich" behandelt werden sollen. Rein Nuatisch kann ich sie aber das folgende mitteilen aus die Klagebeantwortung der Kriegsmarine:

1) Bothnia ist ausserhalb der Ankerreede verankert worden !

"Hiermit kommt der Gegner nicht zum erfolg,denn im Nebel kann jedes Schiff

BOTHNIA 20.11.41

dort ankern wo es zu seiner eigenen sicherheit notwendig ist. Es existieren sehr viele gerichtliche entscheidungen, in welchen diese Frage zu unseren gunsten entschieden ist. Ein Schiff braucht auch nicht sofort,wenn der Nebel vorübergehend etwas uafklärt,den Ankerplatz verlegen,und dieser grund ist es auch,welcher unseren Dampfer Bothnia gewiss entlasten wird. Der Gegner führt an,dass der sicht vor der kollision auch zeitweise so gut war,dass der Ankerplatz hätte gewechselt werden können.Er widerspricht sich aber in der Klagebeantwortung damit,dass er sagt:" Dass das Hilfschiff der Marine wegen der seit längerer Zeit herrschenden Nebels nicht aus der Schleuse auslaufen konnte und vom nachmittag I6 Uhr bis Abends 20.30 Uhr hat warten müssen, bis die Schiffe sich langsam wieder in fahrt setzen konnten, um aus der Schleuse auszulaufen."

2) Die Klagebantwortung spricht davon dass nach auslaufen des Hilfsschiffs reignsherum zahlreiche Fahrt- und Ankerlanternen auf der Reede deutlich zu sehen waren.Hiermit gab der Gegner zu,dass sein Hilfsschöff auch selbst in der lage war, sich zu orientieren und daher eigentlich den Nebel nicht anführen köneen als entschuldigung für die Kollision.

3) Die Klagebeantwortung sagt dass man beim auslaufen in der annäherung an dem liegeplatz von Bothnia zur besseren Ruderwirkung wegen des Ebbstroms auf langsame Fahrt - 9 knop - gegangen sei. Damit gibt der Gegner zu dass er mit zuviel fahrt gefahren ist, denn wenn in der annäherung wieder Nebel herreschte, was ja tatsächlich der fall ist, so musste das Hilfsschiff seine fahrt sehr viel ermässigen.

4) Der Gegner sagt, dass Bothnia plötzlich voraus in sicht gekommen sei,und dass man nun hart BB Ruder gelegt habe um auszuweichen. Man erwähnt auch dass an STB die zuvor beschriebenen Ankerlichter anderer Fahrzeuge waren. Wenn dies zugegeben wird, so besteht die Tatsache, dass das Hilfsschiff wissentlich im Nebel oder zum mindesten im diesigem Wetter in eine vorher festgestellt anhäufung von Lanternen hineingefahren ist.

5) Völlig unlogisch ist, wennn die Klagebeantwortung im anschluss an die schilderung der misslungenen ausweichmanövers gegenüber der Bothnia sagt: " Die Sicht war also klar,nur Nebelschwaden im abgerissenen stücken erschwerten die Sicht zeitweilig etwas." Es ist merkwürdig,dass der Gegner diese wiedersprüchliche äusserung in seiner Klagebeantwortung niedergelagt hat; zur entlastung kann sie ihm sicherlich nichts nützen,höchstens zur belastung,denn wenn Nebel in einzelnen Schwaden war,so musste das Hildsschiff eben auch zeitweilig vorsichtiger fahren oder ankern,und nicht mit 9 knoten laufen. Andererseits entlastet es unsere Bothnia, denn es herrschte eben doch noch Nebel und sie konnte ihren Ankerplatz daher nicht rechtzeitig verlegen.

6) In der Klagebeantwortung wird als wichtigster punkt erwähnt dass aus

BOTHNIA 20.11.41

Militärischen gründen eine gestellung der Zeugen der gegenseite zur vernehmung nicht erfolgen könnte ,d nur der Lotse konnte vernommen werden. Aus diesem grunde müsse der Prozess bis dahin ausgesetzt werden.Durch diese erklärung kann es möglich sein,dass der Prozess auf längere Zeit verschleppet wird.....

LANDGERICHT HAMBURG, KAMMER I FÜR HANDELSSACHEN

Öffentliche Sitzung 11.1.43 in der Sache Rederi AB Svenska Lloyd (Klägerin) gegen das Deutsche Reich (Beklagte).

Erschienen bei aufruf:
Für Klägerin: Rechtsanwalt dr A.Schön.
Für Beklagte: Rechtsanwalt Dr Mathiessen, nachbenannten Zeugen und Sachverständiger Kapitän Hinrich Witt,59 J.,
1. Zeuge Julius Joachim Hein,Lotse, geboren 12.8.81
2. Zeuge Korvettenkapitän Max Gakster, geboren 6.9.88

Parterna är öveens om följande:

Bothnia kom ut ur Kaiser-Wilhel-Kanalen och ankrade så att hennes stäv pekade Elb-aufwärts. Schiff 10 kam ebenfalls aus der Schleuse und rammte Bothnia vorn an der BB-seite.

Sachverständiger Witt erklärt:

Dadurch, dass nach dem zusammenstoss die Flut einsetzte und das Schiff nicht gleich vollständig gesunken ist, ist es nachträglich herumgeschwoit wenn es nachträglich so gelegen hat wie Bl.13 behautet wird.

Kapitän Gakster erklärt:

Die Wassertrassendirektion Kiel hat festgestellt dass das Wrack der Bothnia mit der ende so lag wie es Bl. 13 angegeben ist. Ich selbst hat das nicht festgestellt

Zeuge Hein erklärte:

Mir ist es bekannt dass nachträglich der Kapitän anbord der Bothnia mit einigen Leute gegangen ist um die Schiffspapiere zu retten.Dies misslang aber. So genau kann ich nicht angeben wann die Bothnia ganz gesunken ist.

Sachverständiger Witt: Wenn die Bothnia erst um 3 Uhr endgültig gesunken ist kann sie seit der Kollision bis zu einem gewissen grade ihre lage verändert haben?

Zeuge Hein:

Das Vorschiff ist innerhalb 3 minuten auf Grund gesunken.

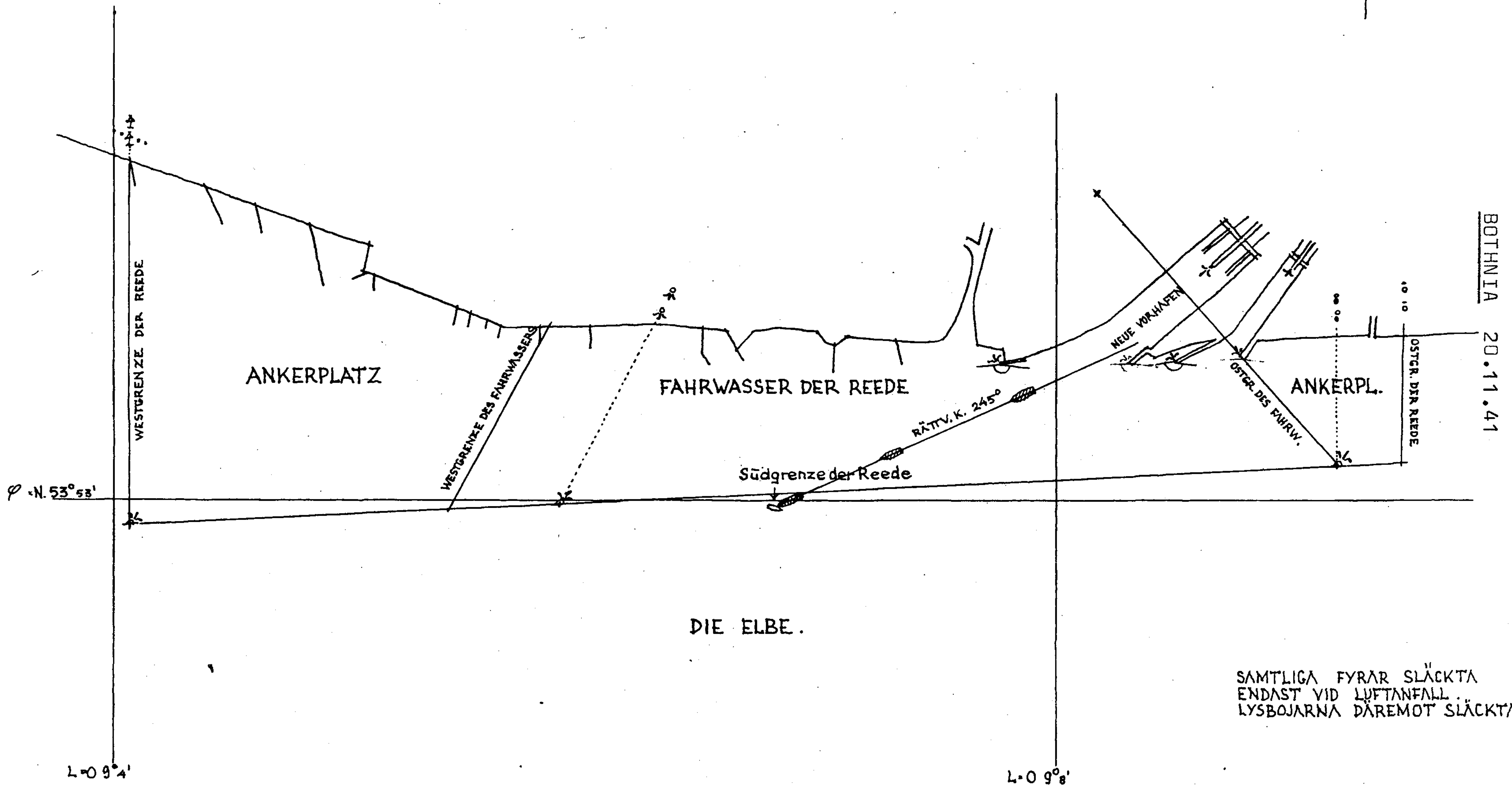
Witt:

Das Achterschiff kann sich alson nachträglich noch um das Vorschiff herumgedreht haben?

ÜBERSICHTSPLAN
DER BRUNSBÜTTELKOOGER KANALREEDE

1: 25000

RÄTTV. NORR



Storm Sig.

Ostermoor

Overhed Power Cable (P.A.) 164 ft. above water level

Brunsbüttel

Brunsbüttelkoog (See plan)

Lütt-Dörp

Prohibited Anch.

E L B E R.

(See Chart No. 3261)

Depth Signals

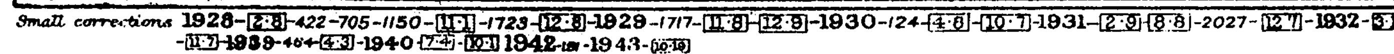
East limits of Port

Baltje Gp.Fl.(3)W.R.G. ev. 20 sec. (U)

B Ö S C H R Ü C K E N

5'

Longitude 9° 10' East from Greenwich


Small corrections 1928-[2·8]-422-705-1150-[11·1]-1723-[12·8]-1929-1717-[11·8]-[12·9]-1930-124-[4·6]-[10·7]-1931-[2·9]-[8·8]-2027-[12·7]-1932-[3·1
-[11·7]-1939-464-[4·3]-1940-[7·4]-[10·1] 1942-181-1943-[10·10]

BOTHNIA 20 11 41

BOTHNIA 20.11.41

Hein:
Im Augenblick der Kollision ist die Ankerkette nicht gebrochen,aber ausgelaufen. Wenn die Ankerkette nach dem Schiffstagebuch,Blatt 8, mit 45 Faden beim ankern ausgelaufen ist, konnte sie noch erheblich weiter nach der Kollision auslaufen da die ganze Kette etwa 120 Faden lang ist.
Witt:
Ein Faden ist 1,85 meter. Ankerketten pflegen 90 bis 129 Faden lang zu sein. Ich habe ausgemessen das der Bl. 13 bezeichnete Wrackort auf dem vorliegenden übersichtsplan etwas südlich des "G" des Wortes "Südgrenze" liegt,und zwar eben ausserhalb der südgrenze der Reede. Demgemäss leigt also dieser Ort nicht innerhalb des vorgeschriebenen Ankerplatzes, da dieser bedeutend weiter westlich liegt, wie der übersichtsplan zeigt. Der angebliche Wrackort befindet sich danach ausserhalbder ~~SxdgxxxxxxdexxReedex~~ Brunsbüttelkooger Reede im hauptfahrwasser der Elbe. Dort durfte normalerweise nicht geankert werden. Ich schätze dass die Bothnia etwa 100 meter lang gewesen ist. Möglicherweise lag der kollisionsort etwas weiter östlich und etwas weiter nördlich der Bl.13 ~~xxxxxxxxxxxx~~ angegebenen Wrackstelle. Genau abler lässt sich aber nichtfeststellen, es ist durchaus möglich, dass der nachträglich einsetzende Flutstrom das bereits am Grunde liegende Vorschiff noch weiter verschoben hat. Es ist aber natürlich völlig ausgeschlossen dass sich die Kollisionsstelle auf einem der voggeschriebedene Ankerplätzen der Reeede befunden hat.
Lotse Hein:
Wie angegeben,haben wir unseren ersten Ankerplatz etwas geändert.In welcher Weise kann ich nicht genau feststellen. Der zweite Ankerplatz,an dem sich der zusammenstoss ereignet hat, mag etwa da gewesen sein, wo nachträglich die Wrackstelle festgestellt ist. Ich bin mir klar darüber dass mein zweiter Ankerplatz unter normalen verhältnissen kein ordnungsmässiger Ankerplatz war. Es war aber dichter Nebel. Ich musste daher da ankernwo ich mich gerade befand. Der Scheulsenmeister hatte befohlen dass das Schiff auslaufen musste, und dem hatten wir uns zu fügen. In dem Augenblick als wir ausliefen war es einigermassen klar. Unmittelbar darauf wurde es aber wieder völlig Neblig. Der befehl zum auslaufen war uns gegeben weil die Schleuse für weiter ankommende Schiffe freigemacht werden musste. Es war unmittelbar nach dem auslaufen so Nebelig ~~xxxxxx~~ dass wir nichts sehen konnten. Die vorgeschiebenen Ankerreeden waren alle mit Schiffen belegt.Aber unmittelbar nach dem auslaufen war es schon so Nebelig dass ich kein Molenfeuer sehen konnte. Ich habe im Nebel meinen Ankerplatz so ausgesucht,dass keine Kollisionsgefahr bestand so gut es eben ging. Die Morselampe ,mit der ich signal gegeben habe,war nicht abgeblendet. Sie brannte ganz hell.Meine vordere Ankerlanterne war durchaus vorschriftsmässig ,ebenso die hintere. Da aber ein Schlitz vom 7

BOTHNIA 20.11.41

mm vorgeschrieben ist,kann die Lampe nur weniger gut gesehen werden. Wenn der Kommandant der " Schiff 10" hoch gestanden hat ,kann er unter umständen meine so abgeblendete Lampe überhaupt nicht gesehen haben. Die so abgeblendete Lampen sind meiner ansicht nach ungenügend. Zur Zeit der Kollision war für die Ankerlampen nur der Sclitz von 7 mm vorgeschrieben. Ich kann schwer schätzen wie hoch sich die vordere Ankerlampe über dem Wasserspiegel befand, vielleicht 7 bis 9 meter über dem Wasserspiegel.

Zeuge:Max Albert Ratfisch,Lotse, 47 år, lots på "Schiff 10".

Ich bin mit kleiner fahrt aus der Schleuse herausgekommen. Ob ich dann auf langsame fahrt gegangen bin kann ich heute nicht mehr sagen,ich darf mich nicht darüber äussern, viewiel See meilen mein Schiff bei gewissen fahrtstufen gemacht hat. Der auslaufkurs aus der Schleuse war rechtweisend 228°; nach den passieren der Mole war der nächste kurs rv 245°. Mit diesem kurs hat die kollision stattgefunden. Zur Zeit der auslaufkurses war etwa 1 Seemeile sicht. Bei änderung des kurses hinter der Mole war eine kxxxx sichtverschlechterung eingetreten. Ich habe säamtliche Ankerlieger gesehen. Vor der kollision habe ich die hintere Hecklampe der Bothnia am STB gesehen, in einer entfernung von etwa 500-600 meter allerdings nur ganz schwach. Dass die vordere Ankerlampe unvorschiftsmässig war, kann ich nicht behaupten ,möglicherweise konnte ich die wegen der abblendung und infolge meines standortes nicht sehen,ich stehe ja hoch.Ich stand auf der Brücke etwas 15 meter über der Wasserlinie,vielleicht war die höhe noch grösser. Bei der Kollision habe ich festgestellt dass ich vorher die hintere Ankerlampe gesehen habe.Die Bothnia selbst sah ich erst unmittelbar vor der Kollision eben an Backbord. Unmittelbar vor der Kollision wurde von der Back gemeldet:" Schiff voraus!" - Ich wollte versuchen mit Ruderlage und Maschine die Kollision zu vermeiden. Der Kommandant aber griff ein und befahl: "Alle kraft zurück!" Auf der Brücke befanden sich der Kommandant,der Wachoffizier und ich als Lotse und der Navigationzoffizier. Die gegebenen Kommandos haben sich in folgender weise abgespielt: Ich sag5e dem Wachoffizier er solle versuchen mit hart BB und " voller kraft voraus" die kollision zu vermeiden. Ehe dieses kommando zur Maschine weitergegeben wurde .griff der Kommandant ein und bafehl:" Äusserster kraft zurück" auf der STB maschine. Ganz unmittelbar vor der Kollision habe ich ein schwaches Licht,anscheinend die vordere Ankerlampe, gesehen. Im selben Augenblick ungefähr wurde "Fallen Anker" gegeben.Von dem Augenblick in dem von der Back "Schiff voraus" gemeldet wurde bis zur Kollision sind nur ein paar sekunden gegangen.Die Bothnia würde zu diesem Zeitpunkt in einer entfernung von etwa 100 meter gesehen. Gleichzeitig mit der Schiff sahen wir schwach das vordere Ankerlicht der Bothnia. In einer entfernung von 100 meter sahen wir

BOTHNIA 20.11.41

die hintere und die vordere Ankerlampe der Bothnia.Bei dieser gelegenheit konnten wir sehen dass die hintere Ankerlampe bedeutend heller war als die vordere. Ich kann nicht beurteilen ob die lichtstärke der beiden Ankerlampen verschieden waren oder ob die verschiedene leuchtkraft and der abblendung lag. Die hintere Ankerlampe schien etwas niedriger zu hängen als die vordere Das Wetter war so dass sich die sichtverhältnisse infolge des Nebels von einem Augenblick zum anderen veränderten. Eine feste Nebelbank war meiner ansicht nach nicht vorhanden,sondern es waren fleigende Nebelschwaden.

Hein:

Die hintere Ankerlampe hing wie vorgeschrieben wesentlich niedriger als die vordere.Dass unser Ankerplatz bedenklich war,war mir von vornherein klar. Wir wollten ihn auch sobald es der Nebel und die anderen dort liegenden Fahrzeuge erlaubten, wechseln, und zwar gerade auch unmittelbar vor der Kollision. Es lagen aber so viele Fahrzeuge da, dass wir bei dem herrschender Nebel kein Manöver zur wechseln der Ankerplatzes ausführen konnten. Gerade unmittelbar vor der Kollision war es zeitweise etwas sichtiger geworden. Wir wollten daher den Ankerplatz wechseln.In diesem Augenblick kam es aber schon zur Kollision.

Rathfisch:

Die Signale mit dem Morselampe habe ich gesehen.In diesem Augenblick war es aber schon zu spät um die Kollision zu vermeiden. Ausserdem wurden Morsesignale mit Lampen von verschiedenen Kriegsschiffen gegeben so dass wir nicht sicher beurteilen konnten, in wieweit die lichtsignale uns galten Es mag sein dass auch von der Bothnia mit Taschenlampen Lichtsignale gegeben sind. Alles dies war aber zu spät um die Kollision zu vermeiden.

Hein:

Infolge der unsichtigkeit konnten die Lichtsignale nicht früher gegeben werden,weil das entgegenkommende Schiff erst im letzten Augenblick von uns gesehen wurde.

Witt:

Ich könnte auf grund des jetzt vorliegedden materials mein Gutachten erstatten.Ich glaube kaum dass sich durch vernehmung weiterer Zeugen beider Parteien die sachlage noch wesentlich ämdern könnte.

==

ZUM ERGEBNIS DER BEWEISAUFNAHME VIN 11.1.43 WIRD FOLGENDES VORGETRAGEN

Rechtsanwalt dr Schön für Svenska Lloyd.

Die Beweisaufnahme hat ergeben dass Bothnia wegen Nebel plötzlich an ort und stelle Anker werfen musste. In dichtem Nebel sind Seeschiffe zum sofortigen Ankerwerfen nicht nur berechtigt,sondern verpflichtet,um unfälle xxxxxxxxxxxxxx zu verhindern. Ist es doch sogat laut §40 abs. 4 SWO in

BOTHNIA 20.11.41

notfällen gestattet in den richtlinien und den leitsektoren der Leucht-
feuer zu ankerm? Ein solcher notfall lag hier vor.
Das auslaufen der Bothnia aus der Schleuse war ebenfalls berechtigt. Einmal war es nach aussage ses Zeugen Hein " als wir ausliefen eingermassen klar." Ausserdam musste, wie die Kanalbetriebordnung ergbit, und der Zeuge Hein ausgesagt hat, der anordnung des Scheulsenmeisters zum verlassen der Schleu se sofort folge geleistet werden.
Infolge der gleich darauf eingetretenen verschlechterung der sicht,musste inbesomdere auch mit rücksicht auf zahlreiche andere Ankerlieger zu Anker gegangen werden,weil Bothnia sonst gafahr lief, mit anderen Schiffen zu kollidieren. Rundherum lag alles voll von Schiffen ,wie das bei Nebel häufig vorkommt. Diese umstände waren dem Ortskundigen Lotsen Rathfisch bekannt und mussten somit auch der verantwortliche Schiffsleitung des Schiffes 10 bekannt sein. Zum überfluss ist eine derartige situation durch das allgemeine läuten von zahlreichen Nebelglocken ohne weiteres zu erkennen. - "Schiff 10" durfte daher nur mit grösster vorsicht ausfahren.Allen Nautikern sind natürlich auch die abblendungsvorschriften in Kriegszeiten und die dadurch entschwerte ausmachung vond Nkerlichtern bekannt. Dass viele Nautiker auf dem standort stehen dass die vorschrifstmässige abgeblendeten Lampen eine ungenügende Beleuchtung dastellen, einer standpunkt,der anscheinend auch der Lotse Hein einnehmen will ,verschlägt natürlich nichts. Auf dei abblendung kann sich " Schiff 10" um so weninger berufen, als die entsprechenden vorschriften ja gerade von der Kriegsmarine ausgegangen sind.
Unter allen diesen umständen durfte Schiff 10 nicht,mit teils kleiner fahrt (7 sm) und teilweise langsamer fahrt (9 sm) aus der Scleuse heraus in die Elbe einlaufen. Der beklagte bahauptet allerdings ,trotz teilweiser fahrt mit 7 sm und teilweiser fahrt mit 9 sm sei die geschwindigkeit nicht über 6 sm hxxxxx hinaus gekommen. Dieses wird bestritten. Ein 2-schraubenschiff das mit langsamer fahrt 9 sm läuft,hat ausserordentlich starke Maschienen so dass die volle fahrtgeschwindigkeit der betreffenden fahrtstufen schnell erreicht wird und nicht erst einige Zeit des "anlaufens" bedarf wie ein gewöhnliches Handelssciff mit im verhältnis viel schwächerer Maschine. Selbst aber wenn es richtig wäre das "Schiff 10" über eine geschwindigkeit von 6 sm nicht hinausgekoomen ist, so war diese fahrt unter den hier gegebenen umständen entschiedend zu hoch.
Der Beklagte behauptet es sei klare sicht gewesen,nur Nebelschaden hätten im abgerissenen stücken die sicht zeitweilig etwas xxxxxxxxxx erschwert. Das ist schon ein sich ein widerspruch. Wenn die sicht klar war,brauchte es, da Bothnia vorschriftsmässige Ankerlichter führte, nicht zur Kollision zu keommen. Dann hätte Bothnia natürlich auch nicht dort gelegen. Haben aber die Nebelschwaden die sicht erschwert,so musste das Schiff 10 mit

BOTHNIA 20.11.41

äusserbter vorsicht navigieren und nicht mit einer fahrt bis zu 9 sm sich der ansammlung von Ankerliegern nähern. Das verschulden des Sciffs 10 lag in erster linie in ungenügender fahr-ermässigung bei unsichtigem Wetter (SO Art. 16) Wäre Schiff 10 langsamer gefahren,so wäre offenbar noch Zeit gewesen ,wenigstens auf die vom Bothnia abgegebenen Morsesignale rechtzeitig zu reagieren,wenn die Schiffsleitung des Schiffes 10 schon behauptet ,die Ankerlampen nicht rechtzeitig gesehen zu haben. Es war aber infolge der schnellen annäherung die Gefahr des zusammenstosses heraufbeschworen. Der Lotse hat dennoch geglaubt mit hart BB und voller kraft voraus die Kollision noch vermeiden zu können. Der Kommandant liess es aber zu diesem möglicherweise aussichtsreichen Manöver nicht kommen,sondern setzte nur die STB-Maschine auf "äusserster kraft zurück" Dadurch musste der Bug des Schiffes nach STB ausschlagen und mit dem Dampfer Bothnia zusammenstossen. Das Manöver wirkte sich also im entgegengesetzten sinne aus als das vom Lotsen für richtig gehaltene BB-auswaichmanöver .Durch die wiedersprechendex Befehlsgebung auf dem Schiff 10 ist ohne frage das zustandekommen des zusammenstosses begünstigt worden. Die Klägerin verzichtet für diese Instantz auf die vernehmung weiterer Zeugen.

Der Rechtsanwalt Dr Schön.

Max Doflein i brev till SKN 14.12.44

In dieser Sache ist es dem Gericht bisher nicht gelungen,die Marine dazu zu bewegen, ihre Zeugen zur vernehmung zu stellen.--- Weil diex Marine stets behauptet, aus Kriegswichtigen gründen die Zeugen nicht stellen zu können.

Dito 16.2.45

Im anschluss an mein Schreiben vom 14.12.44 teile ich ihnen mit ,dass die Kriegsmarine jetzt endlich einen Zeugen dem Gericht zur vernehmung zur verfügung gestellt hat und zwar den leitenden Ingenieur,der demnächst vernommen wird. Wann die übrigen Zeugen dem Gericht gestellt werden können, steht noch nicht fest. Da aber offenbar der Richter selbst ungeduldig wegen der Zeugenvernehmung wird, nehmen wir an, dass die Gegner sich jetzt bemühen werden, ihre Zeugen herbeizuschaffen.

LANDGERICHT HAMBURG

URTEIL

In Namne des Deutschen Volkes!

verkündet am 26 März 1945.

....Erkennt das Landgericht in Hamburg,Kammer 1 für Handelssachen,durch

BOTHNIA 20.11.41

den Senatspräsident Dr Schultz, durch zwischenurteil gemäss § 304, 2 P.O für recht:

Der Klageanspruch ist dem Grunde nach berechtigt.
Gegen dieses Urteil wird die Revision zugelassen.

(I domslutet fastslås att Bothnia legat på tillåten plats och hade fört reglementsenliga ljus. " Es ist als erwiesen anzusehen, dass der zusammenstoss allein auf das schuldhafte verhalten derHilfskreuzers zurückzuführen ist." Det var fel av Schiff 10 att öka farten utöver "langsamer fahrt". "Ohne die erhöhung der fahtgeschwindigkeit wäre der zusammenstoss nicht erfolgt. Weiter ist dem Schiff 10 aber zu last zu legen,dass es seinem kurs beibehalten undkein energisches ausweichmanöver vorgenommen hat, wodurch der zusammenstoss ebenfalls noch hätte vermieden werden können. Dass die Bothnia auch unmittelbar vor dem zusammenstoss alles erforderliche getan hat und sie auch in dieser hinsicht kein verschulden trifft,hat der Sachverständige überzeugend dargelegt."

(Men,som sagt, revision tilläts och några veckor senare kapitulerade Det Tredje Riket villkorslöst. Inget mer kunde hända förrän en ny Tysk stat bildats, vilket skedde 1949)

==================

19.1 49 tillskrev advokat Henriques KK kosnulent Bergström och anhöll om en utredning i haveriet och Bergströms uppfattning i frågan. Till Likvidationsnämndens ordförande,landshövding Karl Levinsson, skrev Henriques samma dag att " jag för min personliga del är tämligen klar på att haveriet b[illegible] uppgöras på basis 50-50,men då det rör sig om ett ganska stort belopp har jag tyckt att det vore lämpligt om likvidatorerna hade ett utlåtande i saken fråN Bo Bergström. Jag anser visserligen icke att Bergström begriper d[illegible]na sak bättre än likvidatorerna,men rent formellt är det väl alltid ett stöd för oss att ha ett utlåtande från Bergström innan vi fatta bestämd position i frågan."

KK Sjötekniske konsulents vördsamma promemoria

den 25.1.49 omfattar 13 maskinskrivna sidor och slutar med att " det synes mig rättvist att ersättningsskyldigheterna med 60% gäldas av SKN under det att 40% åläggas civilassuradörerna." (I sak framlägger Bergström inget nytt utöver vad som tidigare framkommit)

ALLA TYSKA DOKUMENT I MÅLET FÖRSTÖRTS 1945
==

Den 29.1 49 fastställde das Hanseatische Oberlandesgericht i Hamburg i andra instans domen från att skulden till kollisionen åvilar Schiff 10 dock utan att alls beröra skadeståndsfrågan och dess lösning. Den 11.2.49

BOTHNIA 20.11.41

skrev Wasserstrassendirektion-Kiel till Duncker & Joly,Hamburg att:
" Die Vorgänge über den zusammenstoss des Marinefahrzeuges "Schiff 10" mit den Schwedischen Dampfer Bothnia sind nicht mehr vorhanden. Die angelegenheit wurde zur Zeit als "Geheim" bearbeitet und die vorgänge kurz vor der Kapitulation vernichtet. Nach angabe des früheren Hafenkapitäns von Brunsbüttelkoog,Herman Tramm,wurde zur Zeit die Ladung Erz gelöscht, das Wrack unter Wasser zerscnitten, die einzelnen Teilen , soweit sie für die Schiffahrt hinderlich waren, beseitigt und verschrottet. Ob das Wrack restlos beseitigt wurde kann Herr Tramm nicht mehr angeben."

Högsta domstolen i Köln återförvisat målet nov.-49

Duncker & Joly,Hamburg, 22.11.49 till SKN:

Wir bedauern ihnen mitzuteilen zu müssen, dass der Oberste Gerichtshof in Köln das Urteil des Hanseatischen Oberlandes gerichts aufgehoben und die Sache zur nochmahligen verhandlung und entscheidung an dieser Gericht zurückverwiesen hat. über die gründe drr Urteils konnte Herr Rechtsanwalt Paulsen noch nichts in erfahrung bringen. Durch die aufhebung des Urteils und zurückverwiesung an die Hamburger Gericht ist es leider erforderlich die Sache in zweiten instanz nochmals durchzufechten,und wenn das Oberlande gericht wieder zu einem für die diesseite günstiger Urteil kommt,wird die Gegenseite wohl nochmals der Obersten Gerichthof in Köln anrufen."
Den 15.12.49 översände Duncker & Joly till SKN en avdkrift av domen i Köln. Domen visat sig inte vara kategorisk utan mera baserad på formella invändningar ,i huvudsak frågan om inte lotsen Rathfisch på Schiff 10 borde göras personligt ansvarig för kollisionen och frågan om inte fler vittnen borde höras. Från svensk sida gällde det nu att få juridisk klarhet i frågan om Svenska Staten kan göras ansvarig för fel begångna av befh på ett krigsfart yg vid en kollision eller om Staten , i motsats till ett rederi, har begränsat ansvar i ett sådant fall. Den 9.2.50 avgav hovrättsrådet jur dr Hugo Wiklander,Stockholm, utlåatnde som fastslaog att svenska Staten i ett sådant fall har full skadeståndsskyldighet. Detta enligt Engelsk,fransk och skandinavisk rättspraxis.

Skuldfråga vandrat vidare 1951-1957

Den 6.3.51 bekräftade Oberlandesgericht i Hamburg sin tidigare doma dom att "dass die alleinige schuld bei dem Schiff 10 verbleibt." Domslutet är motiverat på 30 tättskriva sidor.
18.4.51 skrev Henriques till SÅAF att denna dom fortfarande endast är en så kallad deldom, vilken behamdlar skuldfrågan utan att gå in på ersättningsbeloppet.Sistnämnda fråga blir icke föremål för rättens behandling förrän skuldfrågan blivit slutgiltigt avgjord och hänger sistnämnda fråga på huruvida Tyska Staten kommer att överklaga den nu avkunnade domen eller låta

BOTHNIA 20.11.41

densamma vinna laga kraft."
Avgörandet gänsköts nu till Bundesgerichshof i Karlsruhe som utsatte 6.11.51 till datum för muntliga förhandlingar i denna angelägenhet.
23.5.52 Skrev SKN till Dunkcer & Joly, Hamburg att Svenska Lloyd förklarat sig avstå från kravet på nyttjandeförlust (ausnutzungsverlust) "Vi få tills vidare avvakta den 3 juni om motparten kommer att inlägga revision."
D.7.6.52 Dunker & Joly till SKN: " Am 3.6 war die berufungsfrist abgelaufen und wir müssen ihnen leider mitteilen ,dass die Gegner nochmals revision gegen das Utreil des Oberlandesgerichts eingereicht haben,so dass nun also der Prozess wegen der Haupfforderung vor dem Höchsten Deutschen Gericht ausgetragen werden muss.".
SKN bekräfatde 10.6.42 resignerat att " det slutliga avgörandet sålunda kommer att draga ut på tiden."
Dunker & Joly 10.3.53 till SKN:"Ein neuer Termin warscheinlich erst im april oder mai stattfinden kann. Es handelt sich hauptsächlich um die frage,ob das Deutsche Reich weiterhin verklagt werden kann und ob die Bundesrepublik Rechtsnachfolgerin des Deutschen Reiches ist. Herr Rechtsanwalt Paulsen hofft, das der Bundesgerichtshof die fortexistenz des Deutschen Reiches annehmen wird,so das dann mit einer zurückverweisung der Gegnerischen Revision zu rechnen ist. Es bleibt uns nicht anderes übrig als bis zum nächsten Termin zu warten und wir werden ihnen dann weiter berichten."
Dunkcer & Joly till SKN 31.10.53: " Unter höflicher bezugnahme auf ihr Schreiben vom 18.8 d.j.teilen wir ihnen dass der Bundesgerichtshof entgegen unseren erwartungen leider das Urteil aufgehoben und an das Berufungsgericht zurückverwiesen hat. Damit kommt nun diese angelegenheit vor dem Hamburger Oberlandesgericht noch einmal zur verhandlung, so dass eine nochmalige erhebliche verzögerung zu erwarten ist."
Henriques i brev till SÅAF den 4.11.53:
"Denna process tenderar till att överleva alla andra. Det hittills nådda resultatet stärker mig i min uppfattning om processer inför tyska domstolar.Den Tyske advokaten har med viss stolthet framhållit att denna process förmodligen är den äldsta prozess som ännu kvarstår vid Bundesgerichtshof. Skulle jag få uppleva slutet på denna process,något som jag börjar att betvivla,hoppas jag att den icke blottär den äldsta utan även den sista processsom jag har inför Tyska domstolar. Det är helt meningslöst att processa i Ryssland,för där dömer man tydligen efter mycket säregna synpunkter, men i Tyskland dömer man synbarligen icke alls För advokaterna måste emellertid Tyskland vara ett underbart land,men jag vill inte dit i alla fall."

BOTHNIA 20.11.41

Duncker & Joly till SKN 25.3.54:
Wir können ihnen heute mitteilen dass am 23.3. das Oberlandesgericht ein Urteil verkündet hat,das wieder völlig zu unseren gunsten ist. .. Durch dieses Urteil zu unseren gunsten erscheint die angelegenheit für die Gegner völlig aussichtlos,bei deren mentalität ist abe r unter umständen damit su rechnen,dass sie nochmals Revision beim Bundesgerichsthof einlegen, wodurch sich dann die angelegenheit nochmals um einen Jahr verzögern könnte. Wir wollen hoffen dass dieser fall nicht eintritt."
Henriques till SÅAF 27.3.54:
Utgången var ju tillfredställande,men brevskrivaren är rätt övertygad om att saken ånyo drages inför Bundesgericht och att min son kommer att föra en intressant breoväxling med assuransdirektör Åhmanssons efterträdare rörande målet ifråga. Det lär redan nu vara Tysklands äldsta process och den kommer antagligen att ännu länge försvara denna hedersplats.
Duncker & Joly sände 21.5.54 två kopior av domslutet (23.3.54) till SKN: Den är på 18 tättskrivna sidor. Fartyget som gick ut ur slussen före Schiff 10 var ss Fredhem som måste stupankra på grund av tjockan.
23.6.54 begärde Bundesgerichsthof i Karlsruhe än en gång revision i en 18-sidig"Revisionsbegründungsshrift in der sache Deutsches Reich gegen Svenska Lloyd,Göteborg."
Henriques i brev till SÅAF 1954/8.7.54.

Man har alltså för närvarande att räkna med c:a ett år till innan slutlig dom i principmålet kan förväntas. Då Eder direktör Åhamnsson ännu är rätt ung synes det icke uteslutet att han, innan han går i pension, kan få uppleva slutfasen i denna redan nu Tysklands äldsta process,varemot undertecknad knappast har utsikt att få uppleva densamma. Jag har emellertid begärt valutakontorets tillstånd att få betala omskrivna kostnadsräkning. Att jag icke tidigare gjort detta har berott på att jag hyste den tydligen alltöfr iptimistiska förhoppningen att motparten skulle åtnöjas med den senaste domen och icke för fjärde gången draga målet inför högsta instans men det är tydligen från Tysk sida en önskan att slå världsrekord i processlängd såsom tillägg till VM i fotboll."
Duncker & Joly 12.10.54 till SKN:
Meddelat att " die Gegenseite wiederum Revision eingelegt hat, so dass die sache nochmals vor den Bundesgerichtshof kommt."
Henriques till SÅAF I5.10.54:

För Edee kännedom närsluta vi avskrift av Dunckers & Jolys brev till oss av den 12 ds och ha meddelat dem att vi givetvis tacksamt accepterar att dr Paulsen bemyndigas att fortfarande bavaka våra intressen i rättegången.

BOTHNIA 20.11.41

Brevskrivarens sonson kommer att nästa år börja småskolan och jag hoppas att han icke skall uppnå pensionsåldern innan detta mål blivit slutgiltigt avgjort."

Henriques till SÅAF den 8.6 55

Då vi äro övertygade om att Eder direktör Åhmansson med stort intresse följder skriftväxlingen i rubricerade mål närsluta vi kopia av vår advokats revisionsinlaga. Vi vore tacksamma att återfå den sedan direktör Åhmansson underlåtit att läsa den. Om han mot förmodan läser den, skulle det reta undertecknad om han genom att läsa den får någon inblick i hur saken ligger till.Jag har nämligen icke förmått detta.Målet skulle börja behandlas den 3 ds,men förmodligen får man väl räkna med åtskilliga uppskov. Vinner vi, blir undertecknad glatt överraskad,men nog är det klart att vi ha 100%-igt rätt.Att ha rätt är emellertid tyvårr en annan sak än att få rätt-inför en tysk domstol. "

Den 21.6.55 avkunnade Bundesgerichsthof's Erster Zivilsenat efter muntliga förhandlingar den 3.6 ännu en princípdom i målet på 39 tättskrivna sidor. "Die Revision des Beklagten gegen das Urteil ~~das Ersten~~ des Zweiten Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgericht zu Hamburg vod 23 Märs 1954 wird auf seine Kosten zurückgewiesen."

Först den 30.9 55 kunde Duncker & Joly till SKN översända 3 ex av domen.

Henriques 4.10.55 till SÅAF:

Härmed har jag nöjet översända avskrift av Dunkcer & Jolys brev av den 30 ds jämte ett exemplar av den utfärdade domen i rubricerade ärende. Sedan Eder assuransdirektör Åhmansson studerat domen - det tager honom med forcerat studium knappast mer än 8 dagar - kunde jag kanske få den tillbaka för ingivande till likvidationsnämnden. Emellertid kanjag icke se annat än att domen endast är en principdom som fastslagit att "Schiff 10" ensamt varit vållande till kollisionen,men däremot icke yttrat sig med vilket belopp skadestånd skall utgå.Det är möjligt att jag misstagit mig på den punkten, då Tyska domar alltid synes vara oförståeliga. "Dem grunde nach" är ju betalningsanspråket "für gerechtfertigt erklärt" ,men i slutet av domen angives att man icke ansett tiden mogen att pröva skadeståndets storlek Det verkar som om man över huvudtaget icke skulle ha någon möjlighet att f.n få den sidan av saken prövad, men jag har tillskrivit Duncker & Joly för att om möjligt få någon klarhet i saken. Min farhåga att processen skulle bli klar under min livstid förefaller emellertid ogrundad. Jag kan säkert överlämna den i arv till min son ,som kanske någon gång på 1970-talet kommer att kunna avsluta ärendet Bothnia."

Henriques till Likvidationsnämnden i Sthlm 15.12 55:

BOTHNIA 20.11.41

Henriques till Likvidationsnämnden,Sthlm 15.12 55

De anlitade tyska advokaterna ha för Duncker & Joly förklarat att ett bestämmande av ersättningsbeloppet ligger utanför deras kompenetnsområde, då det direkt sammanhånger med Bothnias marknadsvärde vid tidpunkten för förlisningen. De anse att detta värde endast kan styrkas av kompetenta värderingsmän och ha därför föreslagit att skadeståndsbeloppet styrkes genom ingivande av ett dylikt värderingsinstrument.

SKN sände kort därpå ner 1941 års värderingsinstrument till Duncker & Joly

Duncker & Joly till SKN 23.6.56

..Teilen wir ihnen mit das nunmehr auch das Landgericht Hamburg das Urteil des Amtsgerichts bestätigt hat,dass heisst also, dass das Deutsche Reich kein Vermögen mehr besitzt. --- Der Herrrn Schön teilt uns mit dass auch gegen dieses Urteil Berufung eingelegt ist so dass sich mit dieser Frage jetzt das Oberlandesgericht befassen muss.

Upplösningen inte redovisad

Det framgår inte av SKN:s pärmanteckningar vilka in-& utbetalningar som skett efter 1950 och därför kan endast jurister utröna de ekonomiska turerna i Bothniafallet. Den 28.8.57 översände dock SÅAF till SKN i likvidation Kungsgatan 6,Stockholm, i postväxel kr 158.553:35 "utgörande Eder andel i proveny enligt närslutan uppställningar." Bruttoprovenyn angives vara 343.817:94. Svenska Lloyd erhållit 105.142:85
SKN stod för 50% krig, Atlantica för 50% civilrisk.
I vilket fall som slutade fallet Bothnia först i augusti 1957, det år som SKN gick i likvidation och dess handlingar lades i depå i Gamla Riksarkivets hus på Riddarholmen.

===

Eget NÅGRA DATA OM HILFSKREUZER THOR/ SCHIFF 10

Schiff 10/Hilfskreuzer Thor byggdes 1938 vid Deutsche Werft i Hamburg som turbinfartyget Santa Cruz på 3862 brton för Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs AG i Oldenburg, för trafik Hamburg-Kanarieöarna-Afrikanska hamnar. Open shelterdäckare med lång back, soft nosestäv, kryssarakter, 4 luckor, 2 master på masthus och 3 par pålmaster. Inredning för 12 passagerare och 35 mans besättning. L 122 B 16,7 6500 ihkr turbinmaskineri. 18 knop. Kraftig midskeppsöverbyggnad med brygga i 3 etager och kraftfull skorsten. Efter krigsutbrottet 1939 ombyggdes hon vid Blohm & Voss ,Hamburg till Hilfskreuzer för kaparfarter på oceanerna,med leverans 15.3.40 - Thors första kaparfart i Sydatlanten våren 1941 blev en stor framgång för denna typ av sjökrigföring eftersom flyspa ning ute över Atlanten var tekniskt omöjlig vid denna tid och ett sökande på måfå av utsända krigs-

fartyg var ett chansartat motdrag. - Två svenska fartyg sänktes av Thor i april 1942, Trolleholm och Sir Ernest Cassel, och besättningarna hölls som fångar ombord på Thor för vidare transport till fångläger vid Bremen. (Se Trolleholm 25.3.41 & Sir Ernest Cassel 16.4.41) - Efter kollisionen med Bothnia dockades Thor i Kiel och skadorna reparerades på några dygn,varpå hon återtog sin avbrutna utresa på sin andra kaparfärd. Den 30.11.41 kom Thor till Gironde men stack först den 17.1 42 ut i Sydatlanten över Biscaya under befäl av Kapitän-zur-See Günther Gumpricht, Efter en framgångsrik oddysé i Indiska Oceanen kom Thor den 20.11.42 till Yokohama för översyn och bunkring efter att ha sänt 10 fartyg på 56037 brton. - Under bunkring samma dag från tyska tankfartyget Uckermark(Ex Altmark) i Yokohama utbröt en våldsam brand på tankfartyget som explosionsartat spred sig även till Thor och andra kringliggande fartyg. 13 man på Thor och 53 på Uckermark fick sätta livet till och båda fartygen totalförstördes, liksom ett japanskt lastfartyg, prisfartyget Leuthen och flera bogserbåtar och andra småfartyg.

Kollisionen 20.11.41 ur Thors synvinkel

(Sammandrag ur tyska protokoll) : Thor hade 3 olika turbiner kopplade till en propelleraxel och för att kunna styra måste hon hålla 5-6 knop vilket för henne var "sakta fart." Då hon gick ur ur slussen kl 21.14 den 20.11.41 låg c:a 40 fartyg för ankar på kanalredden och genom anhopningen låg många utanför de specielle ankringsområdena. Det var becksvart men mellan de drivande dimbankarna kunde sikten tillfälligt uppgå till c:a en sjömil och man kunde från Thors brygga se ankarljusen från alla ankarliggare i farvattnet. Då Thor passerade pirhuvudet försämrades sikten till 500-600 meter. Siktförhållandena växlade oupphörligt på kvällen den 20 november. Närmast före Thor hade ss Fredhem löpt ut ur slussen. Fredhem måste efter $\frac{1}{2}$ till $\frac{3}{4}$ sjömils färd stupankra i tät tjocka i vilken man från bryggan inte kunde se det egna förskeppet. Den senare, men även hon före Thor utlöpta Bernhard Schultze kunde gå till Altenbruch innan hon måste ankra hals över huuud i tät tjocka .- Thor höll jl 21.24- 21.38 omväxlande sakta och långsam fart,från 21.36 långsam fart, kl 21.38 slogs stopp i maskin,kl 21.39 slogs 2 gånger full fart back)Alle kraft zurück) sedan kom kollisionen som ekade över hela redden. Bothnia träffades i BB bog som slets upp till förkant av lucka 1 och inom 3 minuter sjönk Bothnia med förskeppet på 11 meters djup men hölls uppe på förliga eldrumsskottet. Vaktofficer på Thor var Kapitän Sander. Med sakta fart, d.v.s 6 knop,kan man räkna med att Thor tillryggalade 100 meter på 20 sekunder och att stoppa upp fartyget genom full fart back skulle ha tagit minst 60 sekunder. Farten var följaktligen alldeles för hög i dålig sikt bland alla ankarliggare. Farten påverkades

BOTHNIA 20.11.41

dessutom av att ebbströmmen satte akterifrån med 2-3 knop. Skulden till kollisionen lades också entydigt på Thor vid de domstolsförhandlingar som pågick ända fram till 1957.

Tystlåten besättning till Malmö

Efter kollisionen fick Bothnia stark STB slagsida och endast STB båt kunde firas med befh, lotsen, 18 man och en tullsoldat. Ingen fick med sig mer än kläderna på kroppen. 2e maskinist Nilsson och 2e styrman Hansson sprang till akterflotten .STB båt kom klar sidan inom 3 minuter och Bothnias förskepp sjönk då båten kommit 10 meter från sidan,men fartyget förblev sedan flytande med förstäven vilande på 11 meters djup och fördäcket under ytan upp till bunkerluckorna midskepps. Livbåten bordade hjälpkryssaren från vilken linor och stormlejdare kastats ut. De 2 på akterflotten blev tvungna hoppa överbord och togs snabbt upp i en båt från ett mindre tyskt krigsfartyg som sedan rodde dem till Thor. Där fick de torra kläder och snaps.Trots den överhängande risken för att maskinskottet skulle sprängas bordade kapten Anvén ,Ie styrman och chiefen kl 23.30 åter Bothnia för att bärga skeppspappren.De fann att dynamon i maskinrummet ännu arbetade och förliga ankarlanternan lyste under vattnet med ett spöklikt sken,men vattnet steg i eld- och maskinrum och det skarpa smällandet av bristande nitar hördes. Vid 02-tiden hade Bothnia sjunkit betydligt djupare men sjönk inte helt förrän kl 15 den 21.11 då hon bröts itu midskepps med ett explosionliknande brak som hördes över hela Brunsbüttel och sedan stack endast skorstenstoppen och styrhyttstaket upp över ytan vid lågvatten. Masterna pekade åt olika håll utvisande att hon gått i två delar. Större delen av besättningen kom utblottade till Malmöpå kvällen den 23.11,mycket förtegna och iförda lånade tyska marinpersedlar.De fortsatte med nattåget till Göteborg. Kapten Anvén, Ie styrman och de 2 matroser som vittnat vid sjöförklaringen iBrunsbüttelkoog den 24.11 avreste på em 25.11 därifrån mot Malmö-Göteborg. Kapten Anvén fortsatte kriget ut att gå på malmtraden Sverige-Tyskland/Holland och såg många flygtorpederingar,minsprängningar och bombningar på nära håll men råkade aldrig själv illa ut. Efter 49 år till sjöss avgick han vid årsskiftet 1953-54 med pension från sin 38-åriga tjänst i Svenska Lloyd.

HISTORIK

Lastångare på 1488 brton byggd 1918 vid Limhamns varv av stål. (Ex Freja) L 72,6 B 11,4 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. 2290 dw. 660 ihkr. Inköpt som Freja juni 1929 från Ångf AB Pallas i Göteborg.Levererad som Freja 10.1.19 som det andra bygget vid varvet som kom igång i juni 1916.Första resan gick Göteborg-Middlesbrough. Huvudredare var

BOTHNIA 20.11.41

Alex. Pedersen i red AB Pallas.Ångaren var av traditionell three-island-typ med elliptisk akter, 2 stora rum och 4 högkarmade luckor med 4 ångwinschar. Huvudmaskinen av Kockums fabrikat var en tripleexpansionsångmaskin med 12 tons kolförbrukning per dygn. Provtursfart 12 knop. Freja hade vid leveransen inte den vanliga mörka trånga skansinredningen i backen intill kättingboxar och kabelgatt utan 2-manshytter för manskapet med wc-& tvättrum och däcksfolket förut och maskinfolket i poopen.Befälet och kökspersonalen hade sina hytter och mässar midskepps "med badrum och nutida bekvämligheter" som det hette 1919. En finess var avsaknaden av lanterbrätten på bryggnockarna. Lanternorna satt på dörrar i bryggnockarnas brädgång och kunde svängas in på bryggan under vindkurerna vid översyn och putsning. Både som Freja och som Bothnia var hon en turbåt utan nämnvärda haverier under åren. -Den 12.5.40 kapades dock Bothnia i Samsö bält av tyskt flyg och örlogsfartyg och fördes till Kiel.(Se Bothnia 12.5.40) - 24.9.41 hade Bothnia på Maas nära Hook van Holland en lindrig kollision i konvoj med ss Konsul Bratt.

UNO 22.11.41

KANTRADE OCH SJÖNK EFTER MINEXPLOSION - 8 KLÄNGDE FAST VID VÄLT LIVBÅT.

Rapport

Avgick Gotenhafen fre 21.11.41 destinerad till Libau med last av 500 ton destillerat vatten. Djupg.F 9'5"- A 13'2" 9 ombv
Minsprängt kl 08.45 lör 22.11 c:a 3'utanförinloppet till Memel.Vind SO2, smult, disig luft med 3-4 mils sikt. Befh vakt. En man dödad; matrosen Karl Bertil Johansson, Göteborg, inskriven vid Gtbg sjömanshus nr 991.

xxxx xxx xxx

Lördag 22.11 kl 08.45 skakades fartyget plötsligt av en kraftig explosion i förskeppet som tycktes helt sprängas i luften. Ögonblickligen rusade den vakthavande befh ochmatros Karl Bertil Johansson,som befunno sig på bryggan ner i gångarna akterut för att tillse att alla därifrån kom upp på övre däck.Arbetet med att sjösätta STB båt igångsattes omedelbart men måste uppges på grund av den snabbt växande slagsidan.BB. Då det var uppenbart att fartyget inom några få ögonblick skulle kantra, måste samtliga kasta si i vattnet.Fartygetkantrade därpå omedelbart men förblev flytande med akterskeppet ovan ytan ochmed kölen uppåt. Tiden mellan explosionen och kantringen uppskattas till en eller 1½ minut .De skeppsbrutna höll sig sedan flytandepå livbojar och kringflytande vrakdelar.Samtliga räddades efter c:a 45 minuter av en från land kommande motorbåt, utom matros Johansson som dessförinnan hade gått tillbotten. God vård erhölls på sjukhus i Memel och några sviter uppstod ej för någon av de räddade.

Gotenhafen 28.11.41
L.Lidman
Befh

Crew list

Befh Lars Magnus Lidman, Bernstorpsgatan 36,Malmö, 8.12 05 Skellefteå (Befh på Uno sedan 15.12 39)
Ie styrman David Eriksson, Göteborg, 6.1.97 Göteborg (26.10.41)
2e styrman Yngve Seved Samuelsson, Edshultshall, 22.8.16 Edshultshall
Maskinist Johan Hilding Jacobsson, Gtbg, 27.10.92 Strömstad (2.10.41)
Kock Olof William Larsson, Gtbg, 31.10.00 Gtbg
+ Matros Karl Bertil Johansson, Nordhemsgatan,Gtbg, 7.2.04 Gtbg
Lättmatros Sven Olof Olsson, Gtbg, 4,12.16 Flo, Östergötland (2.10.41)
Jungman Lars Georg Larsson, Brevik,Sydkoster, 22.11.19 Tjärnö,bhl.-"-
Motorman Karl Bertil Johannes Johansson, Gtbg, 20.6.14 Gtbg (2.10.41)

Sjöförklaring i Sv.Kyrkans samlingssal i Gotenhafen 28.11.41

Inför Svenske konsuln i Danzig, K.Lundberg.

UNO 22.11.41

Befh Lidman: Uno avgick från Gotenhafen fre 21.11 kl 14.30 och följde kursanvisningar från Marinkommandot i Gotenhafen. Kl 07 22.11 siktades fyrarna vid Memel .Befh på bryggan. Kl 08 övertog, matros Karl Bertil Johansson rodret efter att ha stått utkik på bryggan i en timme. Då sikten var god och vädret lugnt sattes lättmatrosen som skulle ha tagit över som utkik kl 08 istället på backstörn. Vid 08.30-tiden passerta en boj angiven i hursanvisningen. Omedelbart därpå sköts varningsskott med lyskulor från ett tyskt vaktfartyg som även anropade med morsesignaler i riktning mot Uno,varför kurs ändrades mot vaktfartyget. Detta slutade då morsera och stävade sakta sydvart. Just som Uno kl 08.45 c:a 3 sjömil utanför Memels inlopp skulle återta sin kurs skakades fartyget av en explosion som tycktes spränga hela förskeppet i luften. En eld-och rökpelare slog upp i fören, virke,lådor och annat löst på däck slungades akteröver ut i vattnet och förskeppet började hastigt sjunka. Befh första tanke var "Magnetmina!" Hangav rorsman order attspringa ner i skansen och se till xxxxx att alla där kom upp på däck.Själv rusade befh ner i gångarna akterut för att varsko maskinisten som han mötte i STB trappuppgång.Maskinisten hade kommit upp 07.30 från sin vakt och hade väckts av explosionen. Vakthavande motorman Johansson kommituppklättrande från motorrummet där ljuset slocknat vid explosionen. Maskinen hade stoppat av sig själv. Fartyget kantrade sedan så snabbt över åt BB att det blev omöjligt att få STB båt i sjön. Man hann kapa brokarna till den utsvängda båten och började fira den,sedan måste alla kasta sig överbord då Uno lade sighelt på sidan och slog runt. Endast akterskeppets köl förblev över ytan omgivet avutströmmande olja. Vattnet var mycket kallt och oljan gjorde ingenting lättare. Befh fick tag i ett par luckor och sköt den ena bort till matros Johansson och den andra till motorman Johansson vilka båda inte fått tag på någonting att hålla sig uppe på. Befh fann sedan en planka till sig själv. Maskinist Jacobsson försökte uppmuntra matros Johansson som alltmer förlamades av kylan och verkade desperat och utmattad. Luckan som Johansson sökte flyta på slog runt ideligen och Johansson blödde i ansiktet,Under c:a en timme i vattnet låg även Ie styrman Eriksson nära Johansson men kunde inte göra något för att hjälpa honom. Eriksson försökte förklara hur J.skulle manövrera luckan men J. verkade ha svalt mycket olja och var utmattad. - BB båt, som följt med fartyget runt, hängde vattenfylld och upp-och-nervänd i dävertarna. Jungman Larsson simmade bort till denna båt,fann en yxa i båten, kapade taljorna med yxan och paddlade sedan båten mot sina kamrater av vilka några togs upp och de andra höll sig fast vid båtsidoraa. Efter c:a 45 minuter kom en motorbåt med militärer till platsen från land

UNO 22.11.41

och tog upp alla utom matros Johansson som tydligen dukat under för kylan i vattnet och gått till botten. De 8 räddade fördes till sjukhus i Memel där de fick kvarligga några dagar, men ingen av dem fick några men av den långa tiden i vattnet. Tyska marinen försåg dem med kläder från sina förråd och den 27.11 avreste alla 8 med båt till Gotenhafen dit de kom på e.m.

De inkvarterades där i Svenska Sjömanskyrkan. Alla tillhörigheter och skepps papper gått förlorade. Befh hörde i Memel att Uno senare på dagen sjönk helt på 30 meters djup den 22.11.

Ie styrman Eriksson: Vakt på bryggan kl01-07, sedan gått tillkojs i sin hytt. Väckts av explosionen, kastat en kappa över pyjamasen och rusat upp på båtdäck. Uno hade redan stark slagsida och båtdäckets BB-sida låg i vattnet. Ie styrman gjort ett försök att kapa surrningarna till BBbåten men den vattenfylldes och pressades ner under vattnet så hastigt att han tvingades hoppa överbord där han fick tag på en säck kläder som flöt upp från BB-båten. Han flöt sedan på denna säck tills jungman Larsson och kocken Larsson paddlade ner BB-båten till honom.Hållande sig i båtreling-en låg han sedan i vattnet tills motorbåten kom efter bortemot en timme. Ie styrman hade matros Johansson nära intill sig. J blödde i ansiktet och luckan han sökte klamra sig fast vid slog runt ideligen.J. verkade utmatt-ad och torde ha svaltmycketvatten och olja.

Matros Jacobsson: Kommit upp kl 07 från maskin och kojat 07.30. Väckt av explosionen rusat upp på båtdäck där en del av besättningen samlats vid STB båt.Då det visade sig omöjligtatt få ut den p.g av slagsidan akyndade han över till BB båt som dock då börjat vattenfyllas. Hoppat överbord. Sett matros Johansson i vattnet och sökt intala honom uthållighet men J hade verkat utmattad och desperat.

Motorman Johansson: Vakt i maskin. Vid en plötslig knall slocknade ljuset och maskin stoppade. Rusat upp. Hört befh ge order att gå i båtarna men fartyget kantrade inom 1½ minut och alla kom i vattnet. Befh skjutit en lucka till honom att hålla sig uppe på.

JungmanLarsson: Låg och sov i skansen. Rusat upp på däck och blivit tvungen hoppa överbord då fartyget kantrade. Simmat så långt bort som möjligt för attundgå suget då fartyget sjönk. När Uno kantrat och ändå flöt med botten upp simmade Larsson till BB livbåt som vattenfylld hängde kvar i dävertarna intill fartygssidan. Fått tag i yxan i båten och med denna kapat xxxxxxxxxx taljorna. Sedan klängt upp i den helt vattenfyllda båten och slagit in botten på ett vattenankare för att länsa båten ,men då kamraterna ropade att han genast skulle komma till hjälp paddlade han ner båten till dem. En del tog sig upp i båten,som låg i marvatten,de övriga fick ligga utombords och hålla sig i relingen. Larsson såg då

UNO 22.11.41

matros Johansson släppte taget i luckan och sjönk. Några minuter senare kom motorbåten som tog upp de övriga 8.

Lättmatros Olsson: Befann sig vid explosionen på båtdäck och kastades av lufttrycket mot relingen så atthan fick skrubbsår och näsblod. Sprang till STB båt och kapade en av brokarna samtidigt som befh kapade den andra. Börjat fira båten men slagsidan var så stark att han måste hoppa överbord på BB-sidan.

KK memorial 31.12.41

..Befh lät ändra kursen och styra ner mot vaktfartyget .Under för handen varande omständigheter torde det vara tvivel underkastat,om icke befh i stället för att ändar kursen, bort hava stoppat fartyget och stillaliggande avvaktat händelsernas utveckling.

Särskilda anmärkningar: En man av besättningen, jungmannen Lars Georg Larsson, har efter fartygets minsprängning och kantring visat berömvärt mod och rådighet. Sedan alla man hoppat överbord och kämpade för livet i detoljetäckta vattnet, simmade Larsson tillbaka till det med botten i vädret liggande akterskeppet .Hanlyckades där taga sig upp i BB vattenfyllda livbåt,vars taljor fortfarande voro huggda .Medelst en i livbåten liggande yxa kapade han taljelöparna och förmådde därefter paddla båten i sitt vattenfyllda skick till några av kamraternas undsättning. Av dessa togs 2 ombord under det att 3 andra kunde hålla sig fast i relingen till dess hjälp hann anlända från Land. Men även befh synes mig hava på ett berömvärt sätt sökt rädda ett par man av besättningen ochär därför värd en honnör för sitt behjärtansvärda uppträdande. När denne kommit i vattnet fick han simmande fatt på ett par täckluckor av trä.Inärheten av honom befunno sig 2 man vilka inte lyckats få tag på några vrakspillror.Befh överlät då varsin lucka till männen och påträffade så småningom en planka med vars hjälp han höll siguppe. -Under åberopande av vad som ovan anförts, vilket vittnar om oförskräckt mod och självuppoffring,får jag vördsamt hemställa att Kommerskollegium ville för befh och jungmannens välförhållande utverka belöning i form av medalj i guld med inksription "För mod och rådighet till sjöss under farofylld tid."

Ex officio
Bo Bergström

UDHP80c 3515

UNO i tysk tidbefraktning

AB Bunkeroljor i brev till UD 12.2.42: "Enligt certeparti 10.12.40 ut-

UNO 22.11.41

hyrdes m/t Uno å timecharterbasis till Mineralöl-Einfuhr A.G. GmbH,Berlin Fartyget var sysselsatt hela år 1941 till den 22.11 då det minsprängdes och totalförliste. ------ SKN har den 12.12.41 översänt kr 8000:-,utgörande deras andel i ersättning för totalförlust.Ännu idag 12.2.42 hava vi emellertid icke erhållit ersättning från Tyskland trots upprepade förfrågningar och påstötningar, utan ha vi hittills fått nöja oss med beskedet, vilket varit detsamma varje gång, att beloppet skall utbetalas inom den närmaste tiden.

Dito 26.2.42

Få vi härmed meddela att vi igår mottogo telegram om att Dresdener Bank föranstaltat om utbetalning avbeloppet 800.000 kr utgörande deras andel i ersättning för totalförlust till Stockholms Enskilda Bank, och hava vi idag pertelefon erhållit besked att beloppet överförts på vår räkning. Eftersom saken sålunda definitivt ordnats till vår belåtenhet,bedja vi om överseende med det besvär vi förorsakat genom att tidigare vända oss till Eder.

SKN EIII 219 Effekter & Svensk assurans

SKN hade Uno krigsriskförsäkrad för 1/100-Kasko vilket innebar att rederiet från SKn fick endast 8000:- för totalförlust den 12.12.41 och för effekter endast 81:53 den 20.12.41.
De överlevandes ersättning utbetalats i Göteborg den 11 och 12.12.41
Befh förlorat kläder etc för 2476:- , fick enligt lag 1800:- plus 2614:- för sextant, kikare, skrivmaskin, stoppur, 2 lexikon,portfölj och behörighetspapper samt kassaskrin med RM 800:- (1344 kr) som låg i en byrå i hans hytt.
Övriga förlorat för mellan 800 och 1500:- kr

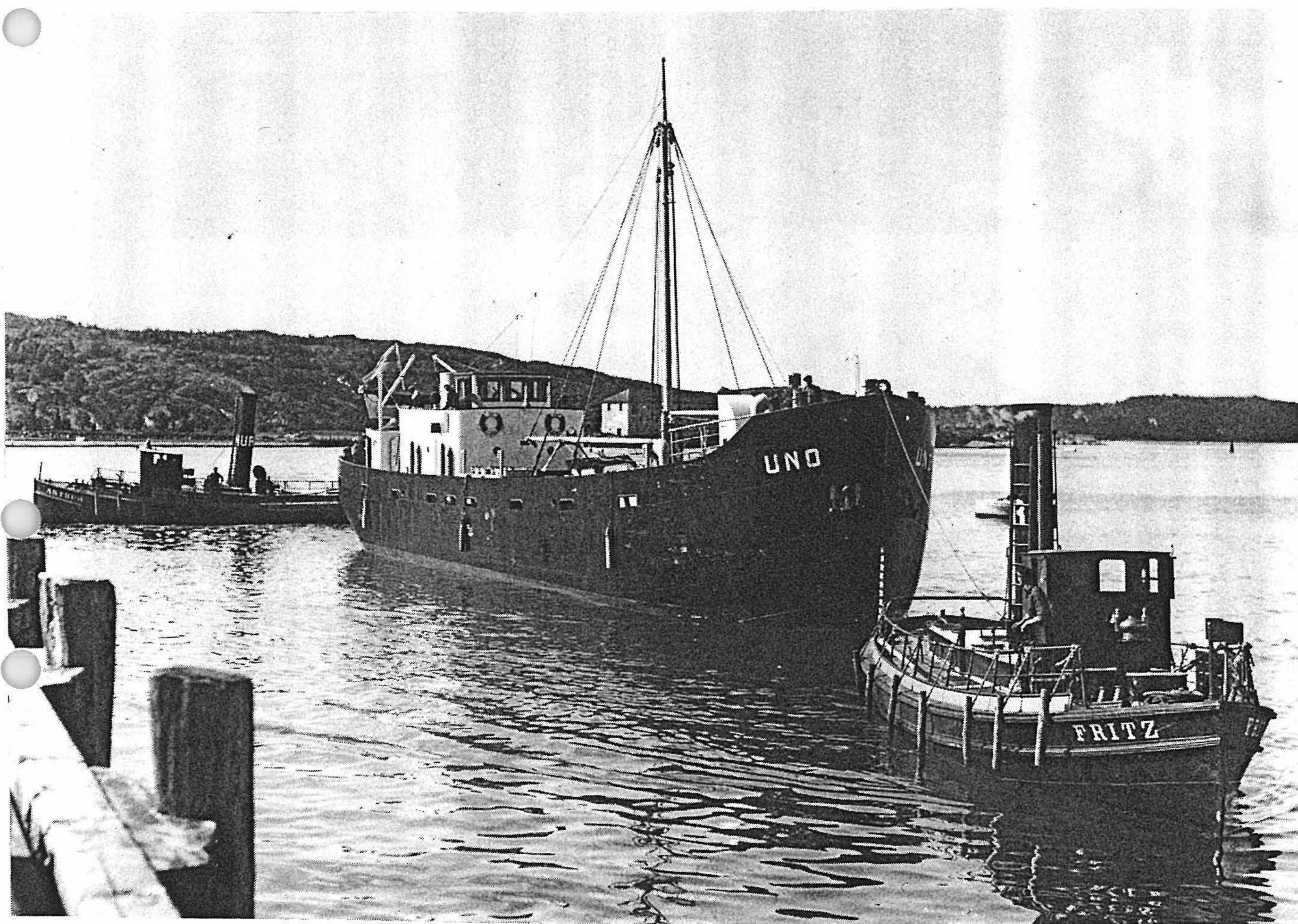
Egna noteringar Hemkomster & medalj

5 man från Uno landsattes 9.12.41 vid Ölands Gräsgård från en finsk ångare och avreste på kvällen till Göteborg via Kalmar. Befh, Ie styrman och maskinisten kom hem över Sassnitz-Trelleborg. Kapten Lidman och jungman Larsson tilldelades i konselj den 30.4.42 medaljen i guld, 5te storleken för Mod och Rådighet till sjöss i farofylld tid. Utan deras insatser skulle måmaxfk många fler av besättningen ha dukatunder i det kalla vattnet.

Historik

Motortankfartyg på 431 brton byggt 1938 vid De Groot& van Vliets Sheepswerven i Slikkerveer,Holland av stål. L.41,3 B. 7,7 Tillhörigt AB Bunkeroljor (E.Th.Christiansson) i Göteborg. Sjösatt 16.7.38,döpt av kamrer Rydbergs 12-åriga dotter Inga. Byggd som bunkerläktare och kom till Gtbg 23.8.38 bogserad av Röda Bolagets Frithiof för att tjänstgöra som distri-

butionsfartyg för bunkerolja till Broströmkoncernens fartyg från Rya-hamnen i Göteborg. Lastförmåga 600 ton i 6 tankar och ett torrlastrum. Inredning för befh och 4 man i däckshuset akter. Em nast med 2 bommar. 3 st Houttuinpumpar om vardera 100 kbm/tim. varav 2 i maskin och en förut. Oljepanna för centraluppvärmning. 2 st 1-tons däckswinschar, ett handdrivet förhalningsspel och handdriven styrmaskin.Livbåt tvärskepps akter och en arbetsbåt. Våren 1939 installerades i samband med ombyggnade till kusttank-fartyg en 6 cyl.300 hkr Humboldt-Deutz dieselmotor , en Ka-Me-Va-prppeller med hydrauliskt vridbara blad, Deutz hjälpmaskineri, utökad inredning för 9 mans besättning och 2 livbåtar. Bruttotonnaget som tankläktare var 381 ton, efter ombyggnaden 431 brton. Uno var den första Broströmsbåt som försågs med Ka-Me-Vapropeller..



Uno som tankläktare aug. 1938 före ombyggnaden till kusttankfartyg.

HJVB 282 LIBANON 22.11.41

EN ÖVERLEVADE AV ELVA DÅ MINSVEPARE MINSPRÄNGDES VID ÖLANDSKUSTEN.

Sammanfattning.

Kl 09 lör 22.11.41 flög Libanon i luften under översynsarbete i det svenska minfältet c:a 1000 meter från land söder om Segerstads fyr vid Torngård på Ölands östkust och endast en man av de 11 ombord överlevde. Ögonvittnen iland såg en eldflamma ute till havs i den grådisiga novembermorgonen, ett 40-50 meter högt uppkast av vatten ,sot och rök slog upp,husen iland skakade av detonationen.Sedan förnams ett brusande och klapprande ljud då vrakspillror och vattenmassor störtade tillbaka mot vattenytan. En del av hjälpvedettbåtens förskepp syntes i 2-3 minuter ,sedan flöt endast smärre spillror omkring och när röken drivit undan stack en masttopp upp ur djupet. 2 fiskare som såg explosionen ansåg att båten måste ha haft en ganska stor last explosiva varor ombord. En tillskyndande minsvepare hittade endast en man på platsen, Vpl 62-212-30 Frizon som med blod strömmande över ansiktet flöt på ett livbälte bland olja, kläder,åror, brevbuntar,lådor, böcker,livbojar och trävirke. Frizon hade vid explosionen befunnit sig i skanskappen förut på väg ner för att på fänrik Radners order hämta en ny stropp till hisswirens kastblock som brustit omedelbart innan då ett minankare skulle tas in. Troligen kom en mina uppflytande som träffade Libanons akterskepp där de andra 10 ombord befann sig. Frizon kastade högt upp i luften men föll ner på fördäcket där han omtöcknad fick tag på 2 livbälten ur en lår utan lock omedelbart innan förskeppet sjönk under honom. Frizon fördes omgående iland för transport till sjukhus. I den ostliga pålandsvinden flöt spillrorna iland på kusten den 22-23.11. En stycke av akterstäven hittades vid Segerstad och vid Seby andra delar av aktern samt flytvästar, kläder, en åra , en båtshake. En jagare låg nära olycksplatsen sön 23.11 men hård vind och grov sjö hindrade allt arbete ännu ons 26.11 och ingen av de 10 saknade hade påträffats. Tors 27.11 gick marinens dykare ner till vraket som låg på dyig botten på 10 meters djup med hela akterskeppet bortsprängt.Förskeppet stod tämligen helt i dyn men av motorn fann dykarna inte minsta spår fast de genomsökte botten på ett 10-tal meters radie runt vraket.Inte heller av de saknade fanns minsta spår. Eftersom vraket låg nära segelleden bort sprängdes det den 28.11 för att inte utgöra en fara för sjöfarten. Sön 30.11 hittades liket av flaggkorpral Nilsson från Hälsingborg. Samma dag olyckaninträffade kom en tjänstledig matros till Gräsgård för att inställa sig ombord på Hjvb 282 och den 23.11 kom 2e kocken som också blivit försenad. Den 4.12 hölls i Amiralitetskyrkan i Karlskrona en minneshögtidlighet i närvaro av bl.a landshövding Hagströmer, befälhavande amiralen i Karlskrona,konteramiral Simonsson, CÖSK konteramiral Helge Friis och chefen för Karlskrona KA-regemente,överst

HJVB 282 LIBANON 22.11.41

Möller. I koret vilade flaggkorpral Nilssons stoft i en flaggdraperad kista,som efter akten fördes i procession genom staden till stationen för transport till Hälsingborg. Den 4.12 kl 10.30 åhörde 150 man från marinfartyg i Trelleborgs hamn ett minnestal över männen från Hjvb 282 som hölls på hamnbron i Gamla Hamnen av kapten Lindberg från jagaren Ragnar. Efter "Fader vår" och välsignelsen sänktes alla flaggor på ½ stång på samtliga marinfartyg.

Tre lik funna sommaren 1942.

Så sent som den 7 maj 1942 hittades en av männen från Hjvb 282 av en fiskare liggande bland strandstenarna på Bjärekusten i Hov nära Båstad och kunde identifieras som 21-årige furiren Allan Lundgren från Karlskrona.Den döde var iförd vadderad väst,ylletröja,gummibyxor och träskostövlar.Han hade haft sitt barndomshem i Hov och han flöt iland på den strand där han lekt som barn. Från Ölands ostkusthade havet fört honom över Hanöbukten,runt Falsterborev, upp igenom Öresundoch ut i Kattegatt. Släktingar i Hov identifierade honom och kroppen fördes till Malmö för jordfästning. Han hade sin mor där. - Den21.7 42 hittades 2 ilandflutna lik iförda flottistuniform på sydvästra Ölandskusten och identifierades som furiren vid 3dje matroskompaniet John Helge Andersson och den vpl vid Första Beväringskompaniet Karl Manfred Frank,Oscarshamn, 35 år.

De omkomna

† Löjtnant Karl Erik Fagerlund,Kalmar , 37 år, som var befh på Bremön och som divisionschef inte tillhörde Libanons ordinarie besättning.
† Fänrik Ernst Aron Holger Radder , Lund, 29 år, -fartygschef,
† Furir Arnold Einar Svensson ,Ekeryd, Holje,Blekinge, 21 år
† Furir Allan Fingal Lundgren, Karlskrona, 21 år
† Vpl furir Karl Gustav Zerny Hansson, Kristianstad, 21 år
† Flaggkorpral Erik Gustav Patrik Nilsson, Hälsingborg, 32 år
† Korpral Jon Helge Andersson, Karlskrona, 31 år
† Vpl Ludvig Wilhelm Karlsson-Kihlman, Fiskebäckskil, 31 år
† Vpl Karl Manfred Frank, Ringhem,Saltvik, Oscarshamn, 35 år
† Vpl Gustav Harald Danielsson, Karlsborg, Ljungbyholm, 32 år.

Historik

Av Marinen rekvirerad motorfiskebåt på 62 brton byggd 1938 vid J.W.Bergs varv på Hälsö av ek och furu. L.19,6 B. 5,9 Tillhörig Karl Gunnar Berntson och meddelägare på Öckerö som fr.o.m okt 1939 lät hyra ut båten till Marinen mot en ersättning på 375 kronor i vackan. 150 hkr 2cyl motor. Bestyckad med en 20 mm LV-pjäs och enkulspruta. En av Västkustens största och nyaste båtar. Fram till 28.2.42 betalade Marinen ut 250 kr/veckan till ägarna som fick full ersättning av Statsverket för sin förlust.

HJVB 282 LIBANON 22.11.41

H.M.S.Catspow minsprängd 1919 på samma plats.

Den armerade Brittiska trålaren - minsveparen - H.M.S Catspow förliste 30-12.19 i rasande snöstorm utanför Segerstad med 20 man. Catspow försvann spårlöst på resa från Riga västerut förbi Ölands Södra udde med 20 mans besättning. Den 1.1.20 upptäckte fyrmästaren på Segerstads fyr under sjöfågeljakt på isen ett par masttoppar längre ut från kusten. Neptunbolagets Neptun fann den 21.1 vraket av Catspow (L 20,8 B.5,7 ms) på 10 meters djup men en ev bärgning uppsköts tillvåren. Mellan den 17.2 och 15.3.1920 flöt 14 lik iland vid Segerstad efter att dessförinnan ha legat oupptäckta i isen och tången. Endast befh löjtnant Williams och en Steward kunde identifieras. De döda begravdes i 3 omgångar på Segerstads kyrkogård. Den 19.5 kom Neptun till vraket och dykare gick ner. Hela BB-sidan befanns bortsprängd akterut och delar av vraket låg utspridda på botten. Triplemaskinen på 9 ton hade slungats 9 meter från vraket.Det enda som bärgades var maskinen. Catspow torde ha sprängts av en egen mina som kommit i rulling ombord stormnatten.Dessutom fanns ammuntion ombord. Ett monument restes senare på Amiralitetets bekostnad vid graven på Segerstads kyrkogård.

Gräsgårdskatastrofen 9.7.1941

½ mil söder om den plats där Libanon sprängdes 22.11.41 gick den 9.7.41 ett tyskt flottförband in den svenska mineringen - som utlagts på tysk begäran - och 3 fartyg gick under med stora förluster i människoliv. Det var Flottenverband Tannenberg bestående av turbinångaren Tannenberg av Stettin på 5504 brton byggt för Hapag vid Oderwerke i Stettin 1935, Hapags ms Preussen på 8230 brton byggd 1922 i Flensburg samt f.d.passagerarångaren Hansestadt Danzig på 2431 brton byggd 1926 vid Vulcanwerft i Stettin -alla tre administrerade av Seedienst Ostpreussen, som var markerat i stor frakturstil på deras sidor. Förbandet var på återväg till tysk hamn från Finland efter att ha landat krigsmateriel och trupper och gick nu i barlast med c:a 600 man ombord och med eskort av 8 m/t-båtar, då det ,ignorerande minvarningssignaler från vaktfartyget, minsveparen Sandön, styrde rakt in i det svenska minfältet utanför Össby och Näsby byar, c:a 2' från land. Kl var 18.15 och vädret vackert med god sikt. Hansestadt Danzig träffades av 2 minexplosioner och försvann i ett jättelikt explosionsmoln och någon minut senare träffades Tannenberg och sedan Preussen.Hansestadt Danzig sjönk genast ,sprängd i flera delar, på 22 meters djup.Tannenberg drev omgiven av brinnande olja i SO-lig riktning och sjönk först efter 4 timmar med svår slagsida på 27 meters djup,medan Preussen,som träffades av minst 3 minor,sjönk på 16 meters vattenmed skorsten och master över ytan. Detonationerna då Preussen sprängdes krossade fönsterrutor i Ektorp och Össby

HJVB 282 LIBANON 22.11.41

husen skakade och i Degerhamn, 3 mil därifrån, slogs dörrar upp av lufttrycket. Kanonad hördes sedan ända till kl 21. Från kusten såg man den första sprängningen tydligt trots soldiset men sedan upplånades sikten av röken från brinnande olja på vattnet. De 8 motortorpedbåtarna och minsveparen Sandön utförde ett heroiskt räddningsarbete och blev överlastade av skeppsbrutna, alla brända och sårade. Omkring 150-200 människor torde ha omkommit. Uppgifterna om hur många som fanns på fartygen varierar men kan ha uppgått till över 1000, därav c:a 750 sårade och permittenter. Hur många de tyska eskortfartygen tog upp är okänt. Av 24 räddade på minsveparen Sandön dog 8 inom den närmaste timmen och liken överfördes till en tysk jagare. De övriga 16,alla sårade, kom på Sandön in till Kalmar kl 23 den 9.7.Hamnen var då avspärrad och Marinmyndigheterna mörklade alla detaljer .De till Kalmar lasarett införda hade tyska läkare och sjukvårdare med sig. 2 svårt brännskadade avled fre 10.7 och en sön 12.7. De svenska myndigheterna sände ut en sparsam presskommuniké först lör 11.7. Tis 14.7 jordfästes de3 tyskarna under militära hedersbetygelser i Kalmar i närvaro av över 2000 Kalmarbor. Ons 22.7 kunde 6 man resa hem till Tyskland men 6 fick kvarligga på sjukhuset. Räddningsarbetet var mycket snabbt och effektivt efter katastrofen. Då Gräsgårds gamla rodd-drivna livräddningsbåt och flera fiskebåtar kom ut till platsen syntes inga nödställda till. Livräddningsbåten låg kvar nära Tannenberg tills hon sjönk i solnedgången.Inga människor syntes till ombord och på grund av minfaran vågade man inte närma sig fartyget. Livräddningsbåten bärgade 7 gummiflottar. Överallt flöt spillror, olja, sönderslagna livbåtar, mängder av flottar av olika typer,packade sjösäckar, mössor, matpaket, förkolnat virke... I 2 veckors tid flöt spillror iland på Ölands SO-kust. I Össby bärgades 5 livbåtar,17 gummiflottar,4 plåtflottar och 4 av kork, tomma träfat och packade resväskor. Vid Segerstads fyr hittades inalles 12 gummi- & korkflottar, ett 20-tal livbälten, uniformsrockar, mössor och skor mm Alla båtar och flottar var tomma. Bälten av bränn-och smörjolja drev iland och orsakade massdöd bland sjöfåglarna. Från en fiskebåt som vågat närma sig Preussen, det största vraket,vars skorstenoch master stck upp över ytan, kunde man genom vattnet se flera lik ligga fastklämda bland spillrorna men inga lik flöt iland. Preussens vrak, 20 meter brett, kantrade vintern 1941-42 utåt på 23-24 meters djup sedan isen skruvat sönder bryggan mm,vraket bröts i tre delar och akterskeppet blev liggande med bottnen upp. Efter en storm 11-13-11-41 flöt 2 lik iland vid Össby jämte drivor av träinredningar, möbler,dörrar, plankor,luckor,förbandslådor, kläder och en mängd radioapparater. De döda var 2 kraftigt byggda unga män,nästan nakna. Vrakgods fortsatte att driva iland på Ölandskusten ännu många månader.

HJVB 282 LIBANON 22.11.41

Okänd flottist funnen sept 1942.

Den 16.9.42 jordfästes på Stora Nedinge Kyrkogård i Köge,Danmark,liket av en okänd ung man i flottistuniform, troligen svensk, som några dagar innan drivit iland vid Lund Strand. Pastor Henneke talade över den okändes stoft och tysk och dansk militär och polis paraderade.

Tysk skrotbärgning utanför Gräsgård

I mars 1952 inledde AB Intermarin i Malmö på tysk entrepenad och med tysk materiel bärgning av skrot från de 3 vraken utanför Gräsgård vilka alla låg på sidan på jämn botten av Ölandsflis. Den 7.3 började arbetet vid Preussens vrak och den 17.3 hade "Rival" infört 7 ton plåtar och 2 lv-kanoner till Gräsgård. Kanonrattarna och mekanismen i övrigt fungerade perfekt. Dykarna hade ett livsfarligt arbete bland all ammunition som låg utströdd på botten och i vraken. Inga lik påträffades. den 3.4 hade inalles 20 ton skrot landats med kranpråm,därav en 3dje kanon. Arbetet fortsatte till hösten 52. Vid sprängningar flöt i slutet av juli olja upp och täckte ett flera sjömil stort omrdåe. Större bärgningsfartyg sattes in mot slutet av sommaren och sektioner på 40 ton släpades in till Gräsgård för nedskrotning och vidaretransport. Då årets arbete slutade i sept 1952 hade 1100 ton skrot mest från Tannenberg bärgats. - Bärgningen fortsatte 1953 från och med april till sept - April-sept 1954 bärgades 757 ton skrot inkl 2 lv-kanoner. Det uppgavs 54 bland Ölandsfiskarna att Intermarin inte funnit Preussens vrak. Preussen gick längst ut av de 3 fartygen som gick i triangelformation och girade vid den första explosionen hårt BB för att komma ut ur minfältet. Marinen och fiskarna kände hennes läge men ville inte dela med sig av sin kunskap till bärgarna. 1955 ägde inget arbete rum, men fortsatte i mindre skala 1956. Den 18.1.56 premiärvisades vid en nonstopföreställning på Centrumbiografen i Kalmar en tysk förkrigsfilm som legat i 12 år i vraket av Hansestadt Danzig och sedan hamnat hos Tullen.Filmen strimmig i bilden och rosslig i ljudet men av förvånansvärt god kvalitet med hänsyn till den behandling dem utstått. Fillen måste ha ingått i den tyska fältbiografens repertoar och visats i biografen på Hansestadt Danzig. I maj 1957 fortsatte skrotbärgningen, numed danska ms Trafik som måste lossa i Kristianopel eftersom hon var för djupgående för Gräsgårds hamn.

HJVB 282 LIBANON 22.11.41

Terge Fredh : I krigets kölvatten (1992)

Allan Harrysson ,Kungshamn, berättar:

Harryson var hösten 1941 vpl på HJVB 285, identisk med fiskebåten LL 1048 Alinde av Gravarne. Han kom sedan på mit M 16,som tillsammans med andra minsvepare i nov 41 skulle svepa minor i den svenska minfältet mellan Össby grund och 3-milsgränsen.Last- & transportbåt var Libanon. 2 M-båtar svepta minorna med en wite mellan sig och bogserade in dem på grundare vatten för desarmering från en roddbåt. Efter desarmeringen tog Libanon upp minorna och surrade dem på däck. M 16 befann sig ½' från Libanon då hon minsprängdes 22.11.På bryggan stod C Sven Johansson, Gtbg.Harryson stod vid svepspelet med en fot på svepwiren för att känna om det "nappade." Då Libanon sprändes såg han en rödgul eldflamma och föremål som flög upp i luften."Kapa wiren", ropade C. Harryson lossade bromsen,wiren löpte ut och sprängde fästet varefter M 16 satte högsta fart mot olycksplatsen, Livbåten sjösattes så fort M 16 kommit fram.Harryson och styrman hoppade i båten och rodde mot vrakresterna. Bara klädtrasor,träsplitter och bråte flöt omkring och mitt bland spillrorna flöt 3 minor från Libanons däckslast. Att hitta någon överlevande hade de ingen tanke på, men fick så se en svart pälsmössa som tillhörde en man som höll sig i en bit bit av relingen. Kl 09.10 togs vpl 62-212-30 Fritzon upp och 10.20 avgick M 16 till Degerhamn. Kl 11 kom en läkare ombord från jagaren Ehrenskiöld.

KK (H) vol 26 HEMLIG

HEDDA 23.11.41

I SJUNKANDE TILLSTÅND PLUNDRAT AV TYSKA MARINSOLDATER

Rapport

Avgick sön 16.11.41 Västerås dest. till Holtenau för order. Last av 2500 ton järnmalm. Djupg F 17′6″ - A. 18′6″ 19 ombv
Minsprängd sönd 23.11 kl 10.58 4 sjömil SO Ems angöringsboj i tjocka och måttlig vind SO. 3 man lätt skadade.
Sön 16.11 06.40 avgått från Västerås. Resan fortsatt i disigt väder, tidvis tjocka.
Tors 20.11 kl 21.15 anlänt till Holtenau, fått besked om lossning i Emden. Fortsatt kl 22.15 u ledning av kanallots.
Fre 21.11 010-15 lotsskifte i Nöppel, fortsatt u. lots ledning, 2 gånger förtöjt i kanalen på grund av tjocka och stoppsignal.
Lör 22.11 06.50 förtöjt i Brunsbüttel sluss. Avgått 07.20 med sjölots ombord. Ankrat 08.45 å Altenbruchs redd i väntan på konvoj. Lättat ankar kl 15. Anlänt Cuxhavens redd 15.15, fått Begleitofficer ombord. Kl 17 lämnat sjölotsen vid Elbe III boj, fortsatt under BO:s ledning i tjocka och disigt väder.
Sön 23.11 03.45 ankrat BB + 68 famnar på 14 famnars vatten i tät tjocka. Kl 09.45 lättat ankar och fortsatt under BO:s ledning under upprepade lodningar. Kl 10.45 lodat 3½ famnar vid lågvatten i mycket tät tjocka, omedelbart ankrat BB + 30 famnar 4 sjömil SO angöringsbojen till floden Ems. Kl 10.58 häftig explosion vid lucka 3 och 4, troligen magnetmina. Tillkallat hjälp med ångvisslan, sjösatt livbåtarna. Fartyget hastig sjunkit men tog snart botten med akterrum och maskin delvis vattenfyllda. Vid explosionen kastades en kraftig vattenpelare över fartyget midskepps som delvis vattenfyllde hytter och gångar midskepps. 3 man som blivit lätt brännskadade av rusånga togs ombord i en förpostbåt och infördes till sjukhuset i Borkum. BO och 9 man medföljde denna förpostbåt iland. Befh och 6 man kvar ombord.
Mån 24.11 tät tjocka. Ingen förbindelse med land kunnat erhållas. Givit upprepade nödsignaler med handlur för att tillkalla bärgningsfartyg. Kl 15 anlände 2 förpostbåtar och kvarvarande besättning lämnade Hedda, vars proviant och dricksvatten skadats av saltvatten. Medan de 2 förpostbåtarna låg långsides plundrade deras besättningar hytter och salong på alla lösa och fasta inventarier. Senare anlände 2 bärgningsfartyg och befh och chiefen återvände ut till fartyget.
Tis 25.11 i ökande vind och sjö lämnade befh och chiefen Hedda kl 16 i svår överspolning sedan bärgningsfartygen bedömt bärgningi det utsatta läget som utsiktslös.

Bremen 28.11.41

Edvin Sjösten
befh

HEDDA 23.11.41

HEMLIG

Sjöförklaring på konsulatet i Bremen 29.11.41 kl 10

Vicekonsul Tjarko Apetz.
Skepps - o maskindagboken, nat.brev och sjömansrulla bärgade men alla försäkringspapper,kontraktspapper samt betygsboken gick förlorade.
Befh Sjösten: Sön 23.11 rådde så stark tjocka att man inte kunde se någonting.Fartyget låg till ankars på grunt vatten och kl 10.58 inträffade minexlposionen. Fartygets livbåtar togs av 2 förpostbåter in till Borkum enligt min order men senare har jag icka hört något af dessa livbåtar.
Ia styrman Hermansson: Jag befann mig på backen vid ankarspelet för att tillse kättingen då en häftig stöt förmärktes. Först trodde jag att ankarkättingen sprungit men då blicken kom akteröver såg jag en kraftig vattenpelare över akterdäcket och midskepps. Jag förstod då att vi minsprängts. ("Klart för mig stod då att minsprängning kommer ifråga") Livbåtarna sjösatts. "Med de upprepade lodningar och vattendjupet var ej någon omedelbar fara endast för nya explosioner som emellertid ej inträffade." För övrigt kan jag bekräfta innehållet av jurnalutdraget.
Övermaskinist Sonesson: Vid olyckstillfället var maskin stoppad. I maskin uppehöll sig donkeyman Hämäläinen och jag själv. Plötsligt hördes en kraftig explosion som kastade oss upp i luften.Vattenmassor strömmade in i maskinrummet. Vi lämnade omedelbart maskinrummet i tro att fartyget skulle gå till botten omedelbart. Det fanns ingen möjlighet att få igång länspumparna.
Timmerman Malm: Jag var på backen för att passa ankarspelet vid ankringen. Vid den kraftiga knallen trodde jag först att ankarkättingen sprungit men kom då att vända mig akteröver där en kraftig rök- och vattenpelare var synlig över fartyget,varför jag förstod att vi minsprängts.

KK memorial 31.12 41 Ej för publicering

Orsak till olyckan: Minsprängning.
Särskilda anmärkningar
Enligt befh utsago skall fartyget ,under det att de tyska förpostbåtarna lågo långsides, hava plundrats på alla lösa och fasta inventarier.

Ex officio
Bo Bergström

Egna anmärkningar

På ms Buenos Aires 31.12 40 stals alla besättningens och befälets tillhörigheter i hytterna av det brittiska bärgningsmanskapet.

Se Buenos Aires 31.12.40 SKN

HEDDA 23.11.41

CREW LIST

Befh Edvin Sjösten, box 21,Lerberget, Höganäs, 15.5.85 (15.4.41)
Till sjöss vid 14 år, sjökaptensbrev 1912

Ie styrman David Theodor Hermansson, Höganäs, 4.5.78 (15.4.41)

2e styrmann Göte Larsson, Hälsingborg, 23.6.13

Chief Torsten Sven Robert Sonesson, Höganäs, 7.4.14 Väsby

2e maskinist Frans V.H.Karlsson, 12.12.88 Norrköpings sjömanshus 4271

Stuert Johan A.Andersson, 1.12 02 Hälsingborgs -"- 238

Kock Gunnar O.Svensson, 16.8.13 -"- -"- 506

Timmerman Gustav Albin Malm, Norrköping, 5.2.03 Norrköpings sj.hus -

Matros Frans E.Persson, 5.11.12 Ystads sjömanshus 90

Matros Martin A.W.Andersson, 11.11.05 Karlshamns -"- 5347

Lättmatros Johan W.Karlsson, 5.11.16 Norrköping -"- 29

Jungman Stig E.V.Rodin, 25.7.24 Landskrona -"- 30

Jungman Tord G.Hellsing, 12.1.08 Stockholm -"- 5234

Eldare Karl E.Bellman, 24.6.12 Landskrona -"- 95

Eldare John Ernfrid Brandt ,27.4.12 Trelleborg -"- 1054

Eldare Axel T. Linder, 24.4.78 Norrköpings -"- 10

Lämpare Tore G.Wallden , 26.12 22 Trelleborgs -"- 1567

Maskinelev Erik Bertkl Kraft, 14.12 19 Göteborgs -"- 73

Donkeyman Oscar Hämäläinen, 26.5.00 Finskt pass

UDHP80c 2515

Inberättelse till konsulatet,Bremen, 28.11 från vice konsuln i Emden.

Nr 286. Diesttag 25.11.41 SS Hedda

Laut bericht des Frachtkontors hierselbstlist dieser Dampfer am Sonntag 23.11 nachmittags 5 Uhr vor Borkum auf eine Mine gelaufen und infolgedessen gesunken. Es ist aber vielleicht möglich dass der Dampfer noch gehoben werden kann und werden zur zeit bergungsarbeiten ausgeführt. Die Besatzung ist vollständig gerettet. 3 Mann davon, welche durch brandwunden beschädigt sind, wurden isn Krakkenhaus von Borkum eingeliefert. Gegenwärtig ist der Kapitän des Fahrzeuges noch in Borkum mit den arbeiten hinsichtlich der bergung des schiffes beschäftigt. Nach seiner ankunft in Emden soll hier Seeverklarung abgehalten werden.

Ernst Kellner
Kosnul

Brev från vonPost,Berlin, 17.12 41,till Byråchef J Setterwall,UD

Strängt förtroligt

Broder!

Konsul Kellner i Bremen har vid personligt besök i Berlin lämnat mig härjämte i avskrift närslutna brev från ~~cxxxxxxxxxxx~~ vicekonsulatet i

HEDDA 23.11.41

Emden jämte härvid fogade protokoll angående ångf. Hedda.Såsom du ser av protokollet ha åtskilliga varor och föremål försvunnit från det förlista fartyget i samband med besök som avlagts därå av besättningsmedlemmar å tyska Vorpostenboote. Saken ser ju ganska allvarlig ut ur synpunkten av disciplinen i tyska marinen, men marinattachén framhåller, att om fartyget givits förlorat, det inträffade måhända bör dedömas relativt milt. Såsom av rapporten framgår har å tysk sida en undersökning inletts ,och om det visar sig att något förbrutits, kommer stränga straff att utmätas. Vid handlingarnas överlämnande hemställde konsul Kellner att de måtte behamdlas med sträng diskretion, att de icke måtte överlämnas till Kommerskollegium och att, om möjligt, ingenting måtte inflyta i svensk press som kunde vara graverande för den tyska krigsmakten. Samtidigt som jag vidarebefordrar dessa önskemål till dig, ber jag få framhålla angelägenheten av att befh å Hedda,som ju befinner sig i Sverige, tillhålles att icke göra några oförsiktiga uttalanden i pressen. Det är naturligtvis likaledes av vikt, att den sjöförklaring, som har ingivits till KK, icke i de delar, vari den är ömtålig, göres tillgänglig för allmänheten.

Von Post

Åtgärder åsatta oroiginalet: Talat med notarien Möller,KK den 19.12 (Sjöförklaringen redan hemligstämplad): talat med Dir. Sjösten ,Red AB Kullaberg 19.12, som lovat iakttaga diskretion. - Delgives Utrikesrådet Engzell och Söderblom samt byråchef Ståhle.

Bilaga till ovanstående brev:

Skrivelse Emden 6.12 41,vicekonsuln, till konsulatet,Bremen
D.Hedda

Ich bitte von nachstehender Protokollseintragung kenntnis zu nehmen
Nr 289 Sonnabend 6.12 41

Durch die Frachtkontorgesellschaft wurde mir heute die abschrift eines Protokolls übermittelt mit den erklärungen, welche Kapitän Sjösten wegen der plünderung des schwedsichen Dampfers Hedda vor dem hiesigen Seeschifffahrtsbevollmächtigten abgegeben hatte. Diese angelegenheit wird von den Militärbehörden untersucht. Die bergungsarbeiten ~~mitdxwmnxdem~~ an dem Dampfer Hedda sind leider erfolglos geblieben, und muss das Schiff als verloren angesehen werden, da es nach ansicht von Sachverständigen bei auftretendem unruhigem Wetter sofort auseinanderbrechen dürfte.
Die Abschrift des Protokolls schliesse ich zur gefl. weiteren veranlassung bei.

Tjarko Apetz
Vice konsul
Emden

Forts.

HEDDA 23.11.41

Der Regierungspräsident
des Schiffahrtsbevollmächtigter,
EMDEN. B.Nr SBV 2090/41

PROTOKOLL

in angelegenheit Dampfer Hedda.

Es erscheint der Kapitän Sjösten vom schwed. D. Hedda und Herr Näckelmann von der Firma Frachtcenter als Dolmetscher u. gibt folgendes zu Protokoll

1) Der Dampfer Hedda ist am Sonntagsmorgen 23 november 1941 um 10.58 Uhr im Hubert Gat auf Mine gelaufen und gleich darauf bei Rottumer Bult auf grund gesetzt. Zwischen 11 und 12 Uhr hat ein Vorpostenboot der Marine ein Ruderboot mit 3 Mann längsseits geschickt und haben Lotsen und 12 Mann der Besatzung durch das Schiff gegangen sein Angeblich haben der Schiffsbesatzung nachher Effekten gefehlt, u.a.dem Zimmerman ein überzieher und die Uhr eines anderen Besatzungmitgliedes.

2) Am Montag, den 24 november, c:a 15 Uhr, als Nebel aufklarte,kamen auf signal von Dampfer 2 Vorpostenboote längsseits. auf welche die restliche besatzung (Kapitän und 6 Mann) an bord gingen. Als die Vorpostenboote ablegten,kamen 2 Bergungsdampfer. Der Kapitän und der Ie Maschinist liessen sich durch die Bergungsdampfer wieder ab bord von D. Hedda setzen. Nach aussage des Kapitäns sind, während die Vorposten-boote noch längsseits lagen, ein grundteil der Vorpostenboots besatzung an bord gekommen. Der steward hat diesen Leuten etwas Proviant gegeben, u.a. eine frische Rinderkeule, - Dann soll die besatzung der Vorpostenboote ,über das ganze Schiff verteilt, Vorratsräume mit gewalt aufgebrochen und alles was an Ausrüstung,Proviant und Inventar zu erreichen undtransportabel war, mitgenommen haben. Was an Messing und Edelmetalle, wie Lampen, SchLüssel, Gardinenstangen, Heizunsgverkleidung usw zu erreichen war, wurde teilweise mit Werkzeugen losgemacht und mitgenommen.Ebenso wurde das inventar der Rettungsboote von bord genommen. Es sollen bei dieser gelegenheit auch privateffekten der Besatzungsmitglieder, darunter Schuhe und Stiefeln, abhanden gekommen sein. Ebenso sind, während die Besatzung ~~XMXWertexvonx6,ax6000xSchwedischenxKronenxverschwunden~~ noch an bord war, alle Rettungsanzüge der Besatzung im werte von c:a 6000 Schwedischen Kronen verschwunden. Als der Kapitän seine Papiere (versicherungspapiere, Kohlenverträge, Reedereikorrespondenz) aus dem Saloon holen wollte, waren diese verschwunden und fand er sie später an deck verstreut zum teil wieder.

3) Die Bergungsdampfer "Memmert" und " Armgard" blieben während der nacht längsseit von der D. Hedda liegen. Der Kapitän und der Ie Maschinist

HEDDA 23.11.41

verbrachten die nacht auf D. "Memmert". Das Kabelgat war durch eine Eisentür verschlossen. Am nächsten morgen fand der Kapitän diese Tür mit gewalt aufgebrochen. Der grösste teil des inhalts aus ausrüstung (Farbe, Öl, Petroleum, Tauwerk,Reservepersenningen usw) war herausgenommen. Im laufe des tages hat der Kapitän gesehen, dass ein rest Farbe aufden Bergungsdampfer "Memmert" gebracht worden werde.

4) Der Steuermann Hermansson vond D.Hedda berichtete der Frachtkontor a/g Emden (Die Schiffsmaklerfirma) folgendes zur weitergabe an die Strandvogtes Borkum: am Montag des 24 abends 20.30 Uhr, wurden in Borkumer Hafen flogende Sachen, welche die Besatzung des D. Hedda geborgen hatte, mit hilfe einiger Besatzungsangehöriger eines Vorpostenbootes, auf eine Dressin gelegt: 1 Schiffskompass, 2 Schiffsuhren, 1 Barometer ind 1 Sextant. Als wir um 21 Uhr im Dorfe Borkum angelangten, waren die vorerwähnten sachen nicht mehr da. Der Steuermann Hermansson hat sofort dem Führer der Dressine vom dem verschwinden dieser Sachen mitteilung gemacht, docj blieben diesselben verschwunden.

Als Dolmetcher
Max Näckelmann

Kapitän der D. Hedda
Edvin Sjösten

Zu punkt 1) wurde der Kapitän vom Seeschiffsfahrtsbevollmächtigtem gefragt, on die vermissten Sachen in der aufregung von den Besatzungsmitgliedern nicht ebenso gut verlegt oder verloren sein könnten. Der Kapitän gab die möglichkeit zu mit dem bemerken, dass er nur sagen könnten, was ihm gemeldet sei. - Zu punkt 2) und 3) wurde der Kapitän darauf hingewiesen, dass da die Marine das Schiff aufgegeben habe, die Sachen jedenfalls von den Marinefahrzeugen und den Bergungsdampfern aufgeborgen seien, um sie dem Strandamt abzuliefern. Die angelegenheit würde geprüft. Ebenso wurde dem Kapitän , dass wegen der als punkt 4) gemeldeten vorgänge in Borkum bereits eine untersuchung aufgenommen sei. Sollllten sich verfehlungen der Deutschen Schiffsbesatzungen herausstellen, so werden diese schwer bestraft werden.

Unterschift (Kenntnisnahme)
des Kapitäns D. Hedda
gez. Edvin Sjösten

Als die vorgänge zur kenntnis des SBV gelangten, hatte die Besatzung bis auf den Kapitän bereits Emden verlassen, sodass eine ~~xxxxxxxxx~~ vernehmung dersleben leider nicht mehr möglich was.

Unterschrift der Seeschiffsfahrtbevollmächtigten
Emden
Fr.Hassen

SKNEIII 219

Rederiet till SKN 27.11.41

Meddelat att besättn.skulle hemresa enär det visat sig omöjligt att bärga

HEDDA 23.11.41

ångaren. Befh ännu kvar på Borkum p.g. av tjocka. Redaren beordrat Fracht kontor ag i Emden att hemsända de 9 man som anlänt dit och kvarligga där.

Bugsier Reederei u.Bergungs A/G i Hamburg
i telegram 3.12 41 meddelat SÅAF att :

"Gestriges untersuchungsergebnis Hedda zweimal gebrochen und bergung daher aussichtslos."

Dito i brev till SÅAF ,Hamburg 8.12.41

bifogat bärgningsrapport (se nedan) :" Wie ~~aus~~ sie aus dem bericht ersehen werden, können zweifel über den totalverlust dieses Dampfers nicht bestehen. Wir waren gleich der ansicht dass der Dampfer verloren sei. Es ist bisher noch niemals vorgekommen dass ein in der Emsmündung an grund geratenes, mit Erz beladenes, schwer leckes Schiff geborgen werden konnte."

Bericht über die untersuchung des auf dem ausläufer des
Rottumer Bült durch eine minenexplosion gesunkenen D.Hedda.

Am dienstag den 2 dezember 1941 erhielt ich von meiner Reederei die order mit dem Bergungsdampfer "Heros" auszulaufen um obigen Dampfer aug bergungsmöglichkeiten zu untersuchen. Verliessen gegen 08.00 Uhr den Hafen von Emden und steuerte Emsabwärts. Trafen um 12.45 Uhr an der unfallsstelle ein, woselbst wir mit Heros längsseite des gesunkenen Dampfer festmachten. Dampfer Hedda lag ungefähr NW an auf dem ausläufer des Rottümer Bült. Die lodungen um das Schiff herum angaben bei halber Ebbtide folgende tiefen:
Voren 8 meter, mittschiffs 6 meter, hinte 7½ meter.
Wir stellten fest dass das ganze Schiff von vorne bis hinten mit Wasser gefüllt war.Auf dem vorderschiff stand das wasser eben unterhalb der Luckenöffnungen bei hochwasser. Das wasser fiel und stieg mit der tide im ganzen Schiff. Mittschiffs war das Deck, die Reling, Peilrohre sowie die Grätings über maschienen - u heizraum um etwa 2 fuss hocjgegangen, Der Schronstein ragte 2' über den ihm umgebenden Mantel heraus. Die Reling war vorkannte der Brücke und verschiedenen stellen auseinandergerissen. Einte Taucheruntersuchung liess sich wegen der Strom und witterungsverhältniss nicht durchführen. Aus diesen feststellungen geht einwandfrei hervor, dass das Schiff durchgebrochen und eine bergung nicht mehr möglich ist. Bemerken möchte ich noch dass das Schiff nach den vorgenommenen lotungen bereits 1- 1½ meter tief eingesandet ward

Emden 4.12 41
W.Saft
Bergungsinpektor

HEDDA 23.11.41

Totalförlust

SKN 19.12 41 betalat till rederiet 700.000:- plus en revers på 150.000:- som frigavs den 11.9.47

Effekter

SKN betalat 12125:- till rederiet 7.1.42 medan rederiet. jämlikt avtal med Sjöfolksförbundet och Sveriges Redareförening, till besättningen utbetalat totalt 19437:50.
Redaren Axel Sjösten skrev 5.1.42 till SKN att " vi beklaga den stora förlust vi lidit på grund av Heddas låga försäkringsvärde hos Eder."
SKN vägar ersätta befh med 50:- för "Tobak & cigaretter under sigill".
De flesta ombord hade endast de nödvändigaste persedlarna med sig men befh förlorat sin sextant 190 och en slipsnål i guld med pärla 52.
Chiefen hade en ny radioapparat 250:- armbandsur 40:- verktyg 233:-
Timmermans verktygsuppsättning värd 318:-

Lump från Hedda på auktion i Borkum gått för RM 78:50

Frachtkontor Junge & Co i Emden fick i januari 42 i uppdrag att sälja div inventarier från Hedda som ilandförts på Borkum. Detta såldes 2.9.42 och inbringade RM 78:50. Det sålda strandgodset specificerat som " alter Mantel, 2 alte aufleger, kassette, kompass, sextant , alles sehr vernommen, 2 gummianzüge, desgleichen, und verschiedenes altes gerümpel."
Proveny till SKN kr 117:70
Strandfogden på Borkum upplyste i Januari 43 rederiet att " dort keine Boote Hedda vorhanden."

Egna noteringar

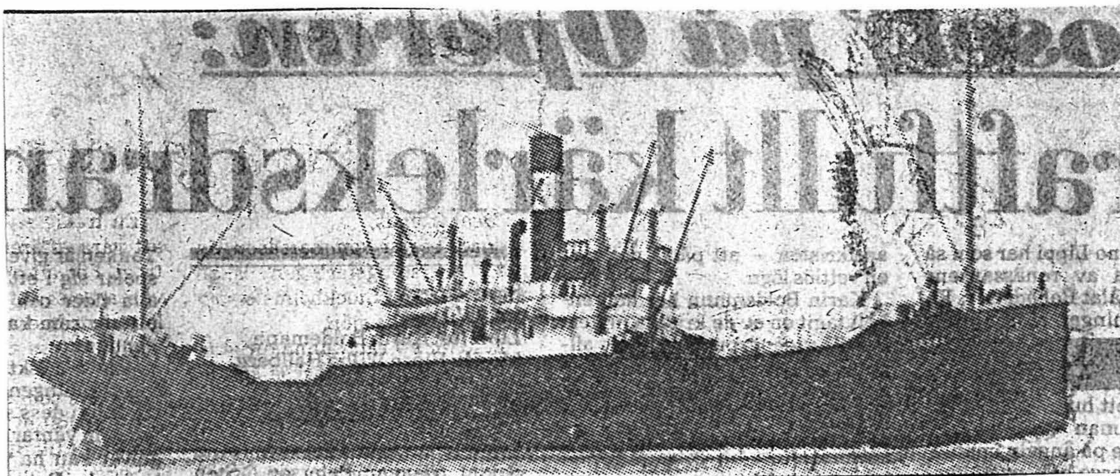
Tre brännskadades

Vid minexplosionen brännskadades 3 man ombord. I eldrummet skållades 36-årige eldaren Martin William Andersson, Karlshamn, och 19-årige lämparen Tore Georg Waldén, Trelleborg , av rusånga från brustna rörledningar och då brinnade kol kastades ut ur fyrarna. I kabyssen rämnade spisen och vräktes ut på durken varvid 27-årige kocken Gunnar Svensson, Hälsingborg, brändes av brinnande koks. Nästa alla ombord ådrog sig skrapsår och blåmärken då de handlöst kastades omkull. Vatten började genast strömma in i maskin från akterskottet och fartyget krängde över åt STB och sjönk hastigt med aktern före. De 2 utsvängda båtarna, som blivit svårt ramponerade, firades snabbt i vattnet.

Historik

Lastångare på 1471 brton byggd 1920 vid Larviks Slip & Mek.Verksted i Larvik i Norge av stål. L. 74 B. 12 (Ex Jomaas, Marie Nielsen) Tillhörig Red AB

HEDDA 23.11.41



Kullaberg (konsul Axel Sjösten) i Höganäs. 2860 dw. 562 ihkr. Inköpt Nov 1930 som Jomaas från D/S A/S Agdesiden (Arnt J.Mörland) i Arendal, övertogs i Oslo omdöpt till Hedda. Byggd som Marie Nielsen för skeppsredare B.Stolt-Nielsen i Haugesund men såld 1926 till Mörland för 425.000 N.kr. Enkeldäckad, 4 luckor, poop,brygga och back, med hinderfria lastdäck enär masterna placerats på back rep, poop och 2 par bompålar på för-resp akterkant av midskeppsöverbyggnaden. 6 bommar. Skans i poopen. Ombyggd och moderniserad våren 1941 vid klassning med bl.a ljusgrått skrov mot tidigare svart. 22.3.37 på resa Oran-Granton med espartogräs prejades Hedda i Gibraltarsund av en spansk insurgentkryssare och infördes till Ceuta men släpptes efter 14 timmar. Befh Erik Åberg. - 20.2.38 kajkollision i Boulogne. - Redaren Axel Sjösten köpte 1947 ss Vesuvius från redAB Wega i likv. i Hälsingborg och gav henne namnet Hedda. (1596 brton B 02 i Greenock)I mars 1959 såldes denna Hedda till upphuggning vid Persöner i Ystad.

Heddas vrak 1951

Vraket låg 1951 på lat N 53 35'47''- long 0.6 23'35''

(Lloyds War Losses)

HASTING 23.11.41

OMFATTANDE SKADOR VID MAGNETMINEEXPLOSION - KUNNAT FORTSÄTTA RESAN .

Rapport

På resa Emden- Göteborg. Rumslast av 1507 ton kol .Djupg F 14′9″ - A15′5″ 18 ombv. - Minskadad söndag 23.11.41 kl 20.20 S.N.T på ungefär N 53°44′- 0. 6°40′- Absolut exakt position icke möjligen angivbar emedan fartygets befäl icke hade navigeringen om hand eller hade befogenhet att kontrollera densamma. Laber SSO vind, obetydlig sjöhävning, disig luft, dålig sikt. Ie styrman Tönnesons vakt, men navigeringen omhänderhades självständigt av en tysk marinofficer och fartyget gick i s.k hemlig led. Utkik på övre bryggan. Ingen skadad. Minan en magnetmina av okänt ursprung som exploderade i fartygets närhet.

Skeppsdagbok

Lör 22.11 kl 13.20 färdiglastat 1507 ton stenkol med 2 kranar i Emden. Skalkat luckorna med dubbla presenningar och surrat med tågvirke. Kl 13.30 avgått med lots ombord. Livbåtarna utsvängda. Kl 16.20 efter livbåtsövning ankrat utanför Borkum i väntanpå konvoj.

Sön 23.11 15.45 fortsatt i konvoj under ledning av tysk marinofficer. Kl 20.20 skakades fartyget våldsamt av en kraftig minexplosion . Maskin stoppades, båtarna klargjordes och firades samt bemannades. Under tiden undersöktes skadorna. Pejlat rännstenar och barlasttankar. Ej läck utom i tunneln där vattnet steg.Satt igång länsningen varefter vattnet i tunneln sjönk. Maskin och rorledning visat sig vara i brukbart skick. Hissat båtarna och fortsatt resan kl 22.35.

Mån 24.11 10.20 fått lots nära Elbe 2 fyrskepp,fortsatt, ankrat 12.20 i Cuxhaven.Pejlat varje halvtimme.

Tis 25.11 Besiktning. Pejlat varje halvtimme. Fått sjövärdighetsbevis för fortsatt resa. Legat till ankars i tät tjocka till tors.27.11

Tors 27.11 06.40 hivat upp och fortsatt med lots ombord, förtöjt 09.30 i Brunsbüttel sluss, fortsatt 10.10, kl 14 lotsbyte vid Nübbel, kl 17.15 gått in i Holtenau sluss, kl 18 lämnat slussen med lots ombord. 18.20 ankrat upp utanför Holtenau.Disig luft. Laber SSo vind. Pejlat varje timme.

Fre 28.11 07.40 hyvat upp och fortsatt. Spärrlots ombord. 09.30 lämnat spärrlotsen vid Kiels fyrskepp. Satt loggen = 0. Styrt varierande kurser i minsvept farled i enlighet med Tyska instruktioner. Ankrat kl 17 för att invänta dager.Pejlat varje timme.

Lör 29.11 Hyvat upp o fortsatt 07.50.Styrt i svept led efter Tyska instruktioner till 19.50 då Kullens fyr pejlades i N 59°0 , dist. 2′.Laber vind, disig luft. Pejlat varje timme.

Forts

HASTING 23.11.41

Sön 30.11 05.15 Tistlarnas fyr i S 79° O ,dist. 2'. Kl 07 fått Vingalotsombord. 08.45 hamnlots vid Klippan. 09.40 förtöjt vid gasverkskajen i Göteborg. Hela dygnet pejlat varje timme.

Göteborg 1.12 41
A.Norling Befh

SKN EIII 219

Maskindagboken

Lör 22.11 Från kl 07 tagit upp ånga på båda pannorna. Satt sjövakt kl 12 Gjort klart för avgång från Emden. Avgått 13.15. Ankrat 16.16 i väntan på konvoj.

Sön 23.11 Avgick kl 15. Kl 20.30 minexplosion. Durkarna i maskin kastades upp, rök stod ikring lagren på maskin och alla boxar sprungo läck. Vattnet stiger i tunneln, satt igång med länsning därifrån. Undersökt maskin. Som ingen skada kunde upptäckas provkördes maskin och visade sig fungera. Varierande maskinmanövrer från kl 22.05.Länsat ner vattnet i tunneln ochundersökt skadorna där. Första bärlagrets överhalva uppslagen, de övriga bärlagrens överhalvor spräckta. Hylsflänsen spräckt i flera delar och vattnet sprutar ut från hylsan. Bordsidan STB inbucklad ävensom skottet mellan tunneln och akterpiken. Alla länsrör avslagna, en del spant bräckta och möjligen andra skador som kan upptäckas sedan tunneln helt länsats. I maskinrummet har fundamentet till ballastpumpen bräckts, flänsarna på förvärmaren är läck och bäddeb möjligen skadad, lysmaskin läcker i boxarna och dess avloppsrör läck. Styrmaskin har lossnat från bädden.Skottet mellan maskin-och pannrum inbucklats. Skyddsglasen på pannorna krossade och klädsel och isolering på BB panna delvis skakat loss.

Mån 24.11 Olika maskinmöanövrer fram till 05.40 . Kl 0817-12-20 manövrar fram till ankring. Ballastpumpen igång hela dygnet för länsning från akterrum och tunnel.

Tis 25.11 Ligger för ankar i tjocka. Ballastpumpen igång hela dygnet. Div uppröjnings - och klargöringsarbeten efter minexplosionen.

Ons 26.11 Ligger för ankar. Gjort klart för avgång till kl 06 men ingen avgång på grund av tät tjocka. Ballastpumpen igång hela dygnet.

Tors 27.11 Avgått 06.50, passerat Brunsbüttel 09.26.Varierande maskinmanövrar till 18.20 då ankrat.Länsining igång från tunnel och a.rum.

Fre 28.11 Avgått 07.45 Ankrat kl 17 Länsning hela dygnet.

Lörd. 29.11 Avgått 07.55 från ankarplatsen.Länsning igång. Haft loss injektorn för eftersyn.

Sön 30.11 Anlänt Göteborg, väl i maskin 09.45. Länsning hela dygnet.

forts

HASTING 23.11.41

Mån 1.12- tors 4.12 Hållit ånga på båda pannorna hela dygnet för länsning från akterrum och tunnel. 2 man extra arbetat med rengöring av vevgrop, maskinbädd, maskinram och tanktak.

Fre 5.12 07.10-08.10 gått från lossningskajen till Eriksbergs varv och indockats. Göteborg 6.12 41

(Hasting utdockades 21.12 i avvaktan på ny propellerhylsa. Hon låg kvar ännu 9.3.42 eftersom isen hindrat dockning.)

Sjöförklaring i Göteborg 8.12 41 kl 15

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd.

Befh Norling: Befann sig vid explosionen i redarhytten på undre bryggan.

Ie styrman Tönneson: Stod på övre bryggan och såg akteröver då explosionen inträffade akter om fartyget. På grund avden häftiga skakningen och den uppkomna rökutvecklingen hade han inte kunnat göra någon iakttagelse under omkring en halv minut närmast efter explosionen.

Chiefen Ekenstierna: Väckts i sin koj av explosionen. Skyndat ner i maskin vitsordat rapporten.

Matros Wisén: Stått utkik på övre bryggan om STB. Visordat rapporten .

Lättmatros Andersson: Till rors på övre bryggan där även en tysk marin-officer, Ie styrman och utkiken befunnit sig.Den tyske officeren hade givit samtliga order angående navigeringen.

KK Memorial 31.12 41 Ej för publicering.

Minexplosion strax ekter om fartyget. Ex officio

Bo Bergström

Crew List

	Befh i 3 år	Hyra
Befh A.Norling,Hälsingborg, 26.8.77	Hälsingborgs sjömanshus 335	700:-
Ie styrman A.Tönneson, Hälsingborg, 10.10.06	-"- nr 128	370:-
2e styrman O.Vingård,Hälsingborg, 7.5.88	-"- nr 63	295:-
Chief O.W.Ekenstierna, Limhamn, 25.9.77	Malmö S-h nr 10 (-39)	440:-
2e maskinist Helge Svensson, Malmö, 9.4.95		330:-
Donkeyman Ernst Svensson, Landskrona, 7.8.80		195:-
Stuert Kurt Persson, St.Mellby, 25.9.15		260:-
Kock Anders Persson, St.Ibb, Ven, 6.1.05		220:-
Matros Karl Lindfors, Nedertorneå, 14.2.06		185:-
Matros M.L.J.Wisén, Vissefjärda, 12.4.01	(6 veckor ombord)	185:-
Lättmatros Karl Persson, Göteborg, 6.4.09		125:-
Lättmatros Rolf Andersson, Väsby, 28.5.22		125:-

Forts

HASTING 23.11.41

Crew list Forts

	Hyra/mån
Jungman Torsten Svensson, Kristianstad, 12.9.19	60:-
Jungman Stig Jonsson, Göteborg, 6.1.20	60:-
Eldare O.Lundgren, Malmö, 18.2.09	185:-
Eldare T.Esbjörnsson, Göteborg, 7.2.06	185:-
Eldare A.Andersson, Göteborg	185:-
Maskinelev Gunnar Andersson, Torsby, 4.5.20	70:-

Lasten SKN EVII 327

1597 ton kol (Fettnusskohlen) från Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat i Essen till Otto Wallenius AB, Göteborg.
Assurerad för 56220:- kr i Ocean av Förenade Kol & Koksimport.

Tysk besiktningsrapport 25.11.41 SKNEIII 219

Ing. Clemens Knierer,Hamburg, besiktigade Hasting på redden nedanför Cuxhaven 25.11.41 på uppdrag av G.Ziegler Havariebürö, Hamburg.

Explosionen inträffat kl 10.30 23.11 då fartyget befann sig c:a 80 sjömil från Elbe på resa Emden -Gtbg.

"Bei der besichtigung wurde festgestellt dass die Decksaufbauten in ihrer vernietung, namentlich der Fusswinkel, gelitten haben. Eine anzahl Nieten sind abgesprungen.Das Holzdeck auf diesen Aufbauten hat gearbeitet und das arbeiten ist vermutlich auf den unfall zurückzuführen. Auf der Poop ist das Gestell für die Gräting des Handruders aus seiner befestigung herausgerissen und beschädigt worden. Das Steuerrad des Handruders ist total zerbrochen. Die auf der Poop stehende Ladewinde ist aus ihrer befestigung gerissen worden. Mit grosser sicherheit ist anzunehmen dass das Schiff unterwasserschäden erlitten hat. Es sind auch leckagen vorhanden, deren position bei dem beladenen Schiff nicht auszumachen waren. Die Leckagen sind nich gross und können mit der anbord befindlichen Pumpe bewältigt werden. Im Maschinenraum zeigte sich dass das Schott zwischen Maschinen- und Heizraum mehrfach verbogen war. Dass Gusseiserne Fundament der Ballstpumpe ist gebrochen.Aämtliche ballast- resp. lenzrohre im Tunnel sind zerbrochen, ebenso die Lagerdeckel der Tunnellager. Das Stevenrohr (Propellerhylsan) leckt stark. Im Tunnel befindet sich sehr viel Wasser dasaber bis zur höhenlage der gebrochenen Rohre gelenzt werden kann. Dieses sind die Schäden die vorläufig festgestellt werden konnte. Da dass Schiff bis zu seinem Ankerplatz mit eigener kraft gefahren ist und die Maschinenanlage zur zufriedenheit der Leitung gearbeitet hat, bestehen keine bedenken das dass Schiff seine Reise bis zum löschhafen Göteborg fortsetzen kann. Es ist aber dringend erforderlich dass das Schiff

HASTING 23.11.41

sofort nach der entlöschung dockt. Von der Klassificationsgesellschaft erhält das Schiff ein Seefähigkeitsattest.

KK (H) vol 26

Skadespecifikation

(Ingår ovanlig nog i sjöförklaringsprotokollet)

Skorsstensmärkets stjärna om STB nerfallen och därvid stukad.(Åter uppsatt eft prov uträtning). Nitar sprängda i skorstenen.
Luftrören till eldrummet deformerade. Läckor i båtdäck å talrika ställen. Div. röreledningar på båtdäck rubbade. Kompassglaset å övre bryggan sönderslaget, kompass-stativet deformerat, båda kompassernas deviation avsevärt ändrad. Pejlingsapparaten skadad. Antenn söndersliten. Div ventil - & fönsterglas i hytter och å bryggor sönder. Redarhyttens inredning skadad. STB brygglejdare ramponerad. Loggklockan ur funktion.Lodapparaten skadad, patentlod f örlorat. Ratten akter knäckt, nödstyrinrättningen ramponerad, kåpan över densamma lossliten och bucklad. Wirerullar på poopen losslagna. Däckshusskott midskepps deformerade, stöttningsvinklar lösslitna,många naglar avslagna. Bjälkar rubbade på många ställen. Pejl-spol- och ångrör knäckta ,flotten ramponerad och dess bärfat sprängda, aktre topplanternans säte snedvridits, 4 lampor å masterna krossade, fw-tankens ledningar och ventiler samt fw-pumpen skadade, winschbäddar lösslagna.kortslutningar i det el. nätet ombord. Brädgång och bordläggning STB intryckta,relingsstöttor böjda, poopräcket ramponerat, 2 stormlampor förstördaoch en mängd småskador och förluster av förråd och utrustning inkl en större Zeisskikare

Inredningen

Spisen i kabyssen ramponerad och inredningen där delvis rubbad.
Boiseringen i salongen ramponerad och väggklockan nerfallen.
Befh toilettrum: inredningen ramponerad.
Befh sovrum: boiseringen ramponerad.
Befälsmässen: Bord och skåp lösslagna,lampan krossad, klockan stannat, glas och porslin krossats.
Befälets hytter, sjukhytten, kockens hytt & stuerts hytt: inredningen losslagen, tvättställ sönderslagna, boiseringen skadad, hyllor och ställ ramponerade, lampor och glas sönderslagna. I alla hytterhar värmeelementen rubbats och rörem skadats. 2e styrmans Luxor radio krossad.
Förstörd proviant: se särskild förteckning.

Skador i maskin

Styrmaskinen lossnat från bädden, ballastpumpens stativ bräckt, första bärlagrets överhalva uppslagen, övriga bärlagers överhalvor spräckta, STB bordläggning med spant samt skottet mellan akterpik o tunnel inbucklat

HASTING 23.11.41

Flänsen på propellerhylsan spräckt i flera delar, alla länsrör avslagna, spolröret bräckt, lysmaskinen läck i boxarna samt avloppsröret läck i skarvarna, förvärmarens flänsar läck och naglar i bädden avslagna,skottet till eldrummet bucklat, skyddsglasen påpannorna krossade, en provkran på BB panna läck.Stora ångröret mellan pannorna läck i en fläns. Glas i maskinskylighet spräckts. Klädsel ochisolering på BB panna delvis lossnat.

Övrigt

Lång förteckning på krossat glas och porslin i penterit och i mässen Förstörd proviant omfattar bl.a. 110 ägg, 5 kg lingonsylt, 44 kg socker, 4 fl saft, 5 fl ättikssprit, 3 kg senap, 8 kg Brunum, 20 kg salt fläsk, 8 kg havregryn, 1 kg cacao, 5 kg makaroner,5 kg potatismjöl.

7777

Reparation vid Eriksbergs varv

Eriksbergs varv i Göteborg lämnat lägsta anbud på reparation på 84.450 kr på 24 arbetsdagar, vilket antogs av SÅAF 8.12.41 . Dispache i Göteborg (Kaj Pineus) 25.8.42 ålagt SKN att betala 82106:29 till försäkringstagaren med avdrag för vad SKN redan må hava betalat. I specifikationen anges att 12 plåtar i bottenbordläggningen akter om BB måste riktas och 4 st förnyas, 11 spantriktas på plats och8 bottenstockar uppriktas, medan om STB 18 plåtar måste riktas och 8 förnyas samt 17 spant riktas på plats. Båtdäck och poopdäck måste drivas, rodret lyftas för besiktning, hjärtstock en nedtagas för undersökning i svarv, den el installationen undersökas och repareras, båda pannorna öppnas för besiktning, garnering och bottencement förnyas, värmeledningssystemet repareras överallt i inredningen etc etc etc etc (Se sid 3)

Kollision i konvoj 17.12.42 KK(H) vol 30

På resa Rotterdam-Hälsingborg med last av 1890 ton koks varav 420 ton på däck skulle Hasting kl 18.25 den 17.1.2 42 i konvoj i mörkt mulet väder och OSO labre bris ankra upp vid Elbe III lysboj då hon trängd av en förpostbåt och gripen av en kraftig strömvirvel fördes mot ankarliggande ms Braheholma akterskepp och fick båda STB livbåtar och dävertar nerbrutna och skador på brädgång, reling och stöttor på bryggdäck, skorstensstag STB avslitna och STB lanterna krossad. Sedan Hasting kommit klar aktern svängdes hon upp mot strömmen och fälldde ankaret. Ej läck. Hyvat upp och fortsatt i konvojen kl 08 18.12.Lämnat BO vid Cuxhaven 09.20 och besiktigats vid passerandet av Brunsbüttel . Kom till Hälsingborg kl 19 21.12

Historik

Egna noteringar

Lastångare på 1265 brton byggd 1916 vid Akers Mek. Verksted i Oslo av stål.

HASTING 23.11.41

L. 68,2 B. 11,1 (Ex Danevirke, Vilja, Capax) Tillhörig red AB Hasting (Erik Håkansson) i Hälsingborg. Det år 1928 bildade rederiet inköpte ss Danevirke i febr 31 från D/D A/S Dania i Köpenhamn. Three-islandtyp med 4 luckor och 2 master. 1760 dw. 780 ihkr. Beskrevs vid inköpet från Danmark som " synnerligen modernt med 2-manshytter i poopen, stora luckor och lastande 640 std." På resa Kotka-Hull med trälast fick Hasting 27.10.36 i orkan i Nordsjön omfattande skador och kom in tillEmden läck i akterrummet. Den 31.1.38 grundstötta hon utanför Villa Real, Portugal på resa med malmlast till Hull. De 16 ombv lämnade fartyget som dock kunde dras flott vid högvatten, av Switzers Valkyrien med bottenskador och bortslitet roder. Under bogsering mot Gibraltar sprängdes bogserkabeln i nattlig storm men Valkyrien lyckades fånga in ångaren som eft prov.rep i Gibraltar bogserades vidare i april till Antwerpen för reparation. - Sön 20.1 46 rådde stor oro på rederiet för Hasting som under e.m. ej avhörts på resa med trälast till England. Mallankl 12 och 22.30 anropades Hasting upprepade gånger per radio: " Till kapten Sjöstedt, ångaren Hasting. Vi har anropat sedan kl12.Varför inget svar? " Med tanke på minfält och alla vrak i södra Östersjön befarade direktör Håkansson det värsta men natten till 21.1 svarade Hasting:" Allt väl." Hon var då i Kielkanalen och tystnaden berodde på krångel med radiosändaren. - Tis em 5.1.48 på resa Norrsundet-Antwerpen med 556 stds trävaror varav 201 stds på däck kom Hasting utanför de Frisiska öarna in i 25 sek.meters NNW storm med svår överspolning och slingring Befh Assar Sjöstedt. Kl 02 hade ångaren 20 BB slagsida och vatten trängde in i BB överbox och i poophytterna där ena poophusdörren slagits in liksom flera hyttventiler. Hasting befann sig då vid Hubert Gatt boj utanför Borkum i fen minsvepta leden. Kl 02.10 bräcktes en rad stöttor och 7 stds virke rasade överbord om BB. Under försöken att kapa surrningarna slogs en matros medvetslös och släpades i säkerhet midskepps. Slagsidan minskade till 10 men kl 07 vräkte fartyget över med 22 STB slagsida.I poopen forsade ½ meter vatten omkring och bröt sönder inredningen.Hela besättningen samlat midskepps.Pumparna måste gå för fullt,Hasting tog svåra brott över sig och nekade tidvis attlyda roder. BB kolbox tog in vatten genom en Lucka. Sedan 5 stds virke gått överbord pm STB rätade Hasting upp sig till 10 STB slagsida och kom kl 20 tors 7.1 illa åtgången in tillAntwerpen. Efter lossning avgått 18.1 till Ghent för att lasta på Ronneby.

6.11.57 avled skeppsredare Erik Håkansson i en ålder av 57 år.

Efter en resa Onega,USSR - Kings Lynn- Köpenhamn i sept-okt 1957 lades Hasting upp i Hälsingborg.Såldes aug 58 för 215000 kr till redab Magnus Stenbock i Hälsingborg (Lars Erik Påhlsson), fick namnet Nauplia men fortsatte att ligga upplagd. I barlast skulle Nauplia ons 26.8.59 bogseras från Hälsingborgs nyhamn ner till Malmö men slet sig i 12 sekms NW vind

HASTING 23.1141

från de 2 små bogserbåtarna Härdig och Händig och drev på land längs norra utsidan av hamnpiren till Nyhamnen. Vinden ökade till 18 sekms och fartyget högg sönder botten på sprängstensblocken . Efter flotttagning mån em 31.8 såldes Nauplia 10.9.59 till Perssöner i Ystad och skrotades ner där.

KATTEGATT 28.11.41

RAMMADE OCH SÄNKTE SS ODDEVOLD PÅ HOLTENAU REDD - MARINLOTS PÅ BRYGGAN.

Rapport.

Avgick tis 25.11.41 från Bremen destinerad till Oxelösund. Rumslast av 2217 ton koks.Däckslast: 677 ton koks till 3,3 ms höjd föröver,och på akterdäck. Djupg F 18′11″- A 19′3″ 24 ombv.
Fre 28.11 kl 01.02 kolliderat med ss Oddevold av Elleholm i Kiels hamn,just utanför Holtenau slussar.Vind SSO 2, smult, siktbart. Befh och marinlots på bryggan,utkik på fördäckslasten.Fick skador i fören och läckor i förpiken. Antaglig orsak till olyckan: Slussmyndigheterna gav signalen "Klart för ingående i slussen" innan Kattegatt, som var sista fartyg på utgående,kommit klar slussinfarten. Ytterligare upplysmingar: Den av lotsen givna ordern "Hårt BB " avsåg tydligen att ändra fartygets kurs,eftersom Kattegatt, för att komma ut ur Kiels krigshamn, måste ändra kursen c:a 5 streck BB hän. Kattegatt stävade c:a OSO½O och farten var nästan upphävd innan kollisionen Oddevold stävade c:a W½ S när hin först observerades 2 minuter före kollisionen. Oddevold var dessförinnan skymd av ett annat mötande fartyg. Hon iakttigs först 1 streck förifrån om BB. Som kollisionen hände inom hamnområde och till en början ej ansågs allvarlig samt dessutom en större motorbåt sågs styra mot Oddevold vidtogs inga särskilda åtgärder efter kollisionen. Kattegatt efter provisorisk reparation i Kiel erhållt sjövärdighetsbevis.

Maskindagboken

28.11.41: FB 00.08 stopp 00.10 Sakta fart 00.12 då det var väl i maskin i slussen i Holtenau. ~~Kl.01.02 förmärktes en svag stöt~~ Klart & sakta fart 00.53. HF 00.55 FF 01.00 FB 01.01 Stopp 01.02 då en svagare stöt märktes i maskinrummet. FB 01.04 SF 01.07 Stopp 01.08 SF 01.10 FF 01.10 SF 01.14 Stopp 01.15 FB 01.20 Stopp 01.20 FB 01.21 Stopp 01.22 SF 01.25 stopp 01.26 ankrat. Hållit 140 lbs tryck i pannorna under ankarliggandet. Länsat från förpiken kl 10-16.30.

Journalutdrag:

Fre 28.11 kl 00.15 förtöjt i Holtenau sluss. Fått order att lossa lasten i Oxelösund. I slussen ombordkom tysk marinlots jämte 2 marinsoldater som vakter. 00.53 avgått från slussen i Holtenau, under tysk marinlots ledning. Först gått med sakta,sedanmed halv fart ut ur slussen i vilkens västända Kattegatt legat förtöjd. Utkomna ur slussen möttes ett ingående fartyg, varefter lotsen beordrade full fart .Samtidigt siktades ett annat fartyg förut ungefär 1 streck om BB ,som visade grönt ljus och bedömdes genom topplanternornas inbördes avstånd skära Kattegatts kurs STB hän med c:a 2 streck.Lotsen sade sig tro att det mötande fartygettänkte gå för om oss på väg till Kiel och beordrade hårt BB roder,samtidigt som fartyget gav 2 korta stötar i ångvisslan.När det mötande fartyget - som sedermera be-

KATTEGATT 18.11.41

fanns vara ss Oddevold av Elleholm - ej besvarade signalen,gavs åter 2 korta stötar i ångvisslan.Ej heller denna signal besvarades. Istället började Oddevold gira STB och lite efter hördes hon ge en kort stöt i ångvisslan. Kattegatts lots beordrade genast hårt STB roder och full back på maskinen och samtidigt gavs 3 korta syötar i ångvisslan. Oddevold närmade sig emellertid hastigt och fast att Kattegatts framfart stoppats upp betydligt kolliderade Kattegattmed Oddevold kl 01.02 varvid fartygets stäv stötte mot Oddevold midskepps BB. Backmanövern stoppades ögonblicket efter och Oddevold avlägsnade sig mot hamnens västsida och hennes propeller sågs arbeta och snart försvann Oddevolds konturer i mörkret,endast akterlanternan syntes. S stöten mot Oddevold ej varit särskild hård, antogs att detta fartyg ej blivit allvarligt skadat. Ordergavs genast efter kollisionen om undersökning av förpiken, samt pejling av förtankoch rännstenar varvid konstaterades att förpiken rann full av vatten på 15 minuter. För övrigt var fartyget läns. Beslutat att gå till ankars för att få skadan avhjälpt. Kl 01.20 ankrat utanför Holtenau lotsstation. Sedermera erfarit att Oddevold sjunkit av sina skador. På morgonen underrättat assuransens ombud om olyckan .Trimmat fartyget medelst fyllning av aktertankarna, så att ett större hål i en bordläggningsplåt vid stäven kommit över vattenlinjen. Som vattenståndet i förpiken är i jämnhöjd med vattnet utombords och ej faller vid länsning,måste ytterligare läckor finnas i förpiken under vattenlinjen. Assuransens ombud ordnat prov.reparation vid en verkstad i Kiel. De tyska myndigheterna hållit förhör angående kollisionen och dess orsaker.

Kiel 30.11.41
Helmer Hansson
Befh.

Crew list

Bfh Helmer Johan Hansson, Lerberget,Höganäs, 18.11.92 (Juni 1937)
1e styrman Joel Nogi Emanuel Fröjd, 17.11.06
2e styrman Emil Perss n, Bräkne-Hoby, 7.11 85
Chief Erik Albin Jönsson, Landskrona, 1.3.97
2e maskinist Erik Gunnar Dahllöf, 4.6.97
3e maskinist Valfrid Vivat Karlsson, Göteborg, 25.11.02
Telegrafist Harald Wilhelm Svensson, 1.2.20
Stuert Olof Henrik Andersson, 12.7.84
Kock Nils Ragnar Svensson, 6.6.18
Mässuppassare Lars Olof Larsson, 3.4.22
Matros Johan Hjalmar Johansson, 22.1.95
Matros August Hansson, 13.2.96
Matros Gunnar Wilhelm Thorén-Påhlsson, Grebbestad, 28.9.05

forts

KATTEGATT 28.11.41

Crew list forts.

Lättmatros Bror Holger Persson, 15.12 18
Lättmatros Ture Melker Magnusson,20.10.15
Jungman Ewald Henning Sigurd Karlsson, 28.4.24
Jungman Nils Willy Sigbert Kvist, 21.6.24
Donkeyman Johan August Berg, 17.7.92
Eldare Anders Andreasson, 26.1.89
Eldare Sven Hilding Andersson, 25.12 07.
Eldare Kuno Gustaf Adolf Larsson, 30.4.09
Lämpare Nils Arthur Falck, 4.3.19
Lämpare Erik Sigvard Nilsson, 21.10.19

SJÖFÖRKLARING I HALMSTAD 15.1.42 kl 10.

Sakkunniga: Hamnkapten Erik Husberg & sjökapten Joh.W.Andersson.
Advokat Johan Ramberg för SÅAF.
Advokat Karl Hillgård för Oddevolds kaskoassuradör Mälaren.

Sakkunnigas skriftliga frågor:

F: Observerades det från Kattegatt när det signalerades klart i slussen för inkommande fartyg?

Befh: Kan inte besvara denna fråga då jag inte känner till signalerna. När vi mötte den första båten,frågade jag lotsen om denna fick gå in i slussen och då påstod lotsen att det var klart för ingående.

F: Hade Kattegatt vid denna signals avgivande passerat slussporten?

Befh: Nej.

F: Hade Oddevolds lanternor siktats vid ngt tillfälle innan den första mötande ångaren passerats?

Befh: Nej, vi kunde inte se ngr lanternor. Vi låg inne i slussen och andra ljus syntes.Siktbarheten var inte den allra bästa,det var disigt och vi kunde inte se hur långt som helst. Både Oddevolds och Kattegatts lanternor var avskärmade med endast 25 mm breda ljusspringor enligt de tyska föreskrifterna.Själva avskärmningen gör ljuset svagare men vinklarna är desamma.

F: Mötte denna ångare på Kattegatts BB-sida?

Befh: Vi mötte den om BB just där dykdalberna slutar.

F: Då Oddevold siktades ungefär ett streck på BB bog visande grönt ljus och skärande Kattegatts kurs med c:a 2 streck, hur långt borta var då Oddevold?

Befh: Beräkningsvis 500 meter från Kattegatt. Vi trodde först att avståndet. var längre,men sedan såg vi att fartyget närmade sig fort och att det inte kunde ha varit mer än 500 meter.

KATTEGATT 28.11.41

F: Var kapten Hansson fullt överens med lotsen om att Oddevold var på väg till Kiel samt det riktiga i att lotsen därför gav order om Hårt BB roder?

Befh: När lotsen sade att det andra fartyget var på väg in till Kiel måste jag ju tro honom! Lotsen beordrade rorsman "Hårt BB" men frågade inte mig om något. Jag litade helt på lotsen och hade ju ingen anledning att betvivla hans uppgifter.Oddevold var då så långt sydvart att det såg ut som om hon var på ingående till Kiel.

F: Hur lång tid förflöt mellan Kattegatts båda BB-signaler?

Befh: Vi väntade ungefär 15 sekunder.Det var så lång tid emellan att signalerna var tydligt skiljbara,var för sig.

F: Hur lång tid förflöt mellan Kattegatts sista BB-signal och Oddevolds STB-signal?

Befh: Det var ungefär dubbelt så lång tid mellan signalerna.

F: Var ungefär befann sig Oddevold i förhållande till Kattegatts stäv då det förmärktes att Oddevold börjat gira STB hän?

Befh: Kattegatt var då ungefär 1 streck om STB.Oddevold började gira strax innan hon gav sin STB-signal men den egentliga girningen började först efter det hon blåst.Oddevolds signaler var reglementsenliga.

F: Hur lång tid förflöt från det lotsen gav order om full back och till dess kollisionen inträffade?

Befh: Ungefär en minut, kanske något mer.

F: Hur stor fart hade Kattegatt i kollisionsögonblicket?

Befh: Rörde sig obetydligt föröver,hade nästan stopp.

F: Hördes inga rop från Oddevold vid eller efter kollisionen? Och avgav inte Oddevold några signaler om att hjälp behövdes?

Befh: Jag hörde inga anfra rop än att någon på Oddevold skrek på tyska: Hårt BB! (Hart Backbord!) Någon signal om hjälp lade jag inte märke till. Däremot såg jag att en båt kom dit och lyste med strålkastare.

F:Befarades det inte att Oddevold fått så svåra skador att hon behövde hjälp?

Befh: Stöten var så lindrig att vi inte trodde att några skador uppstått. Lotsen yttrade bl.a :" Das war nichts! Wir setzen fort!"

F: Förklara närmare vad som menas med att Oddevold avlägsnade sig i riktning mot hamnens västsida?

Befh: Vi tänkte att hon går in till Holtenau för att ankra innanför slussarna. Man får nämligen inte lov att gå in i slussen med ett skadat fartyg.

F: Observerades om motorbåten bordade Oddevold?

Befh: Vi såg inte om den bordade Oddevold, bara attden gick mot Oddevolds ljus.

F: Bärgades hela Oddevolds besättning?

KATTEGATT 28.11.41

Befh: Såg ingenting angående detta. Ungefär 6 minuter efter kollisionen såg vi Oddevolds akterlanternor,men de skymdes sedan av ett annat fartyg.

På fråga av Hillgård om ej befh så gott som omedelbart efter lotsens uppgift att Oddevold var på väg till Kiel,förstått att denna uppgift varit felaktig, svarade befh att det hela utvecklades inom loppet av en minut och att han först då Oddevold gav sin STB-signal insett att Oddevold var på ingående till slussen. Skadorna på Kattegatt upptäckts först efter uppankringen.2e styrman hade strax efter kollisionen anmält till befh att Kattegatt inte fått några skador.Befh hade ändå beordrat pejling av förpiken och då befanns att den var läck och vattenfylld efter 15 minuter.

Befh: Kattegatt hade stått under befäl av tvångslots, en marinlöjtnant, vid utgåendet från slussen. I farvattnen utanför hamnen finns en inre och en yttre minspärr och lotsen skulle medfölja tills den yttre minspärren passerats medan marinsoldaterna brukade lämna vid den inre spärren. Marinlotsen fört kommandot ombord och givit alla order direkt till rorgängaren.De på grund av kriget vidtagna anordningarna i hamnområdet omöjliggör för befh själv att navigera fartyget.

2e styrmanPersson: Befh, 2e styrman,rorsman och jungman Karlsson var på däck vid tillfället,liksom lotsen och marinsoldaterna. Strax före kollisionen blev jungmanne beordrad av lotsen att hämta en ankarlampa i ett skåp under backen. 2e styrman stod på däckslasten omedelbart akter om backen för att på så vis komma högre upp än om man stått på själva backen.Då Kattegatt kommit ut ur slussen och just passerat en mötande ångare om BB ,observerade han Oddevolds båda topplanternor. och gröna sidolanterna på c:a 500 meters avstånd.Kattegatt gav två stötar i ångvisslan - BB-signal - som upprepades strax därpå enär Oddevold inte svarat.Efter denna sista signal gjorde Oddevold en STB-gir åtföljd av en STB-signal,en mycket tydlig och klar kort stöt. Kattegatt slog då full back och gav 3 korta stötar = backsignal. Kollisionen var mycket lindrig och Persson hade trott att inga skador uppstått på Kattegatt.Inte ansett det behövligt att vidta några åtgärder för att undsätta Oddevold,särskilt som en bogserbåt sågs gå i riktning mot Oddevold.

Advokat Hillgård upplyste att Oddevolds sjöförklaring hållits i Göteborg den 30.12.41 och att uppgifter då lämnats om signaler före kollisioner som vore motsatta dem 2e styrman nu lämnat. Hillgård läste här upp ett utdrag ur Oddevolds befhs vittnesmål vid denna sjöförklaring:

" Kl 01.45 anlänt till Holtenau redd. Kl 01.50 fått kanallots ombord fö för att gå in i slussen. Underdet att fartyget under lotsens ledning

KATTEGATT 28.11.41

framfördes mot inloppet till slussen för omväxlande sakta och stoppad maskin observerades ett till 1½ streck på STB bog en ångare som lämnat slussen på utgående,komma skärande Oddevolds kurs och visande båda topplanternorna och BB lanterna. Ombord på Oddevold gavs då en kort signal med ångvisslan samtidigt som rodret lades STB och Oddevold girade STB hän. På denna signal svarade den utgående ångaren med 2 korta signaler och girade BB ner mot Oddevold. Den utgående ångaren syntes nu 1 streck på BB bog styrande rätt ner mot Oddevold.Från Oddevold gavs då åter en kort signal med ångvisslan. Samtidigt lades rodret hårt STB. På denna STB-signal från Oddevold svarade den utgående ångaren nu med en kort signal men girade det oaktat ännu mera BB och kom nu styrande med en kurs nästan tvärs ner mot Oddevold. För att påskynda STB-giren och om möjligt undvika kollision slogs då full fart framåt på telegrafen på Oddevolds brygga. De båda fartygen var emellertid så nära varandra att Oddevolds maskin inte hann ge fartyget någon effektiv fart förövar inna kollisionen inträffade. "

2e styrman Persson: Förklarade då han hört denna uppläsning att han var alldeles säker på om från Oddevold avgivits mer än en signal skulle han ovillkorligen ha hört detta. På fråga av advokat Hillgård upplyste 2e styrman att man på Kattegatt haft svensk tid och på Oddevold tysk tid

Chiefen Jönsson: Befann sig på mellangretingen i maskin då han hörde två korta signaler från Kattegatt,strax därpå följda av ånyo 2 korta signaler. Så hade det dröjt en liten stund innanhan hört en signal från ett annat fartyg.Det hade tydligt hörts att ljudet kom från en helt annan sida.Sedan hördes Kattegatts backsignal och efter denna märktes en svag stöt. Kan inte säga hur lång tid som förflutit mellan Kattegatts signaler men att tiden varit lång nog för att en svarssignal kunnat ges mellan dessa signaler.

3:e maskinist Karlsoon: Märkt en svag stöt i maskin.Den var så svag att han inte kunnat förstå att fara varit å färde.

Matros Pålsson:Rorgängare. Fått alla order direkt av lotsen.Orderna lämnats på svenska. Befh under ordergivningen stått intill maskintelegrafen eller mellan Pålsson och lotsen. Själv stod jag i styrhytten vars båda dörrar och ett fönster voro öppna. Såg Oddevold på drygt 1/4'avstånd sedan vi passerat en ångare om BB. Marinlotsen beordrade mig då omedelbart att ge BB roder samtidigt som han beordrade befh att avge 2 stötar i ångvisslan ,vilket genast åtlyddes av denne. Något svar gavs inte från Oddevold,varför strax därpå marinlotsen gav order om en ny BB-signal som avgavs. Efter denna signal observerade jag att Oddevold girat STB och avgav en kort stöt = STB-signal. Omedelbart därpå slog marinlotsen full back på telegrafen och gav 3 korta stötar i ångvisslan= backsignal.

KATTEGATT 28.11.41

Varje misstag om ritigheten av mina här lämnade uppgifter är uteslutet. Signalen från Oddevild hördes mycket tydligt och någon ytterligare signal har inte avgivits. Dörrar och fönster stått öppna i styrhytten och om Oddevold hade avgivit flera signaler än sin korta STB-signal måste jag ovillkorligen ha hört dessa.
På fråga av advokat Ramberg förklarade Pålsson att han sett 3 marinsoldater komma ombord på Kattegatt i slussen men att det varit möjligt att en av dem lämnat fartyget före dess avgång. En av marinsoldaterna hade lämnat Kattegatt efter att ha förelagt befh en handling till underskrift.

KK memorial 31.12 42

Orsak till kollisionen: Felmanövrering av den tyske marinlotsen på Kattegatt. Denne, som uppenbart stödde sig på ett löst antagande att den mötande ss Oddevold skulle fortsätta sin resa in till Kiel istället för att angöra slussen i Holtenau, beordrade, då han siktade Oddevolds topplanternor och gröna sidoljus c:a 1 streck på BB bog, hårt BB roder åtföljt av 2 korta stötar i ångvisslan. Enligt Int. Sjövägsregler as artikel 21 borde han hava behållit sin kurs och fart oförändrade och överlåtit åt Oddevold att reglementsenligt ,medelst en STB-gir, gå akter om Kattegatt. Under förutsättning attdet vid em eventuell kommande rättgång mellan de intresserade parterna skulle kunna konstateras att man från Oddevolds brygga icke avgivit någon STB-signal förrän efter det Kattegatt blåst sin BB-signal nr 2, bär även Oddevold i mindre utsträckning skuld till ombordläggningen.
Särskilda anmärkningar:
Dethar vid en undersökning visat sig att både Kattegatts och Oddevilds lanternor voro avskärmade i enlighet med de under rådande krig utfärdade tyska marinmyndigheternas besrämmelser.Lägges därtill att siktförhållandena under olycksnatten icke torde hava varit idealiska,skall man finna att dessa omständigheter varit en i viss mån bidragande orsak till kollisionen.

Ex officio
Bo Bergström

SKN EVII 328 Lasten

2897,2 ton Grosskoks & Brechkoks från Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat i Essen för Carl Folke & Co AB I Stockholm ,för räkning gasverket.
Däckslast:Fördäck 154,5 ton Koks II & 198 ton Grosskoks.
Akterdäck 327,5 ton Giessenkoks. Ass i Veritas för 117.480:-

SKN: avskrives.

KATTEGATT 28.11.41

Oklart hur SKN bedömt haveriet: 75 eller 100% krig.

I SKNEIII vol 220 på Oddevold hänvisas till haveri III9 Kattegatt i vol 224.
-"- vol 224 på Kattegatt finns inte ens en sjöförklaring för Kattegatt,endast allmän korrespondens med SÅAF i assuransfrågor.
Det farmgår dock att Kattegatt reparerade på Öresundsvarvet i Landskrona för 1115 kronor. 2 plåtar på stävens STB-sida och 2 om BB reparerats, 3 kontraspant förnyats, ett spant riktats och inredningen i ett tvättrum uttagits och återplacerats.
Rederiets generalräkning ,Hälsingborg 2.5.42 slutat på 51494 kr.
SKN ersatt Red AB Brubor 29.1.43 med kr 52609:- vilkettalar för 100% krig
Dispache givits i Göteborg av Kaj Pineus den 12.2.42.

HISTORIK Egna noteringar

Lastångare på 2180 brton byggd 1903 vid W.Gray & Co Ltd i W.Hartlepool av stål. (Ex Johan Lundvall, Elizabeth Harrison, Madame Enterprise, Alicia) L 87,6 B 12.8 Tillhörig Red AB Orvar (Joel Fänge) i Hälsingborg. 3500 ton dw. 1225 stds Inköpt april 1932 som Johan Lundvall av red AB Aeolus (Nils Påhlsson) i Hälsingborg från Malmö och fick då namnet Kattegatt. I maj 41 övertog red AB Orvar ångaren i samband med att Aeolus gjorde nyteckning av aktier i red AB Orvar. Krigshaverier se 2.1.41, 4.5.43,1.7.43, 18.8.44) Kattegatt var av 3-Island-typ med ljusgrått skrov, häckakter, 4 luckor, 2 master,skans i poopen, 950 ihkr triplemaskin från Central Marine Engineering Works i West Hartlepool.

Se 19.8.44 för komplett historik

ODDEVOLD 28.11.41 100 % mine?

RAMMAD AV SS KATTEGATT PÅ INGÅENDE TILL HOLTENAU SLUSS- SJÖNK PÅ 3 MINUTER

Rapport.

Avgick Gävle sön 23.11 41 destinerad till Holtenau för order.Rumslast av 1495 ton järnmalm. Djupg F 15′6″- A 17′1″ 17 ombv.
Fre 28.11 kl 02.05 på Holtenau-redd rammad midskepps BB på akterkant av förrummet av ss Kattegatt av Hälsingborg och sjönk inom 3 minuter.Mörkt, men klar sikt. Befh och lots på bryggan. 1e styrman och en matros på backen 3 man i förskansen gått med i djupet. Alla skeppspapper förlorades. Eget fartyg styrde kurs mot inloppet till slussen för omväxlande sakta och stopp ad maskin.Det andra fartyget iakttogs först 1- 1½′ på STB bog c:a 8-10 minuter före kollisionen.Detta fartyg var lastat, dess kurs och fart obekant. Oddevold avgav 2 STB-signaler och det andra fartyget först en BB-signal, sedan en STB-signal. Vid kollisionen stävade OddevoldW& WNW på kompassen. Oddevold fick ett stort hål i bordläggningen på akterkant av förrummet, sträckande sig från överkant av bryggdäck ner under vattenlinjen.
Kollisionsorsak: Felmanöver från Kattegatts sida.

Journalutdrag

Sön 23.11 kl 12.45 avgått från Gävle,lämnat lotsen kl 13 och fortsatt.
Fre 28.11 kl 01.45 anlänt till Holtenau redd och fått kanallots kl 01.50 för att gå in i slussen. Under det Oddevold gick in mot slussen för sakta och tidvis stoppad maskin observerades 1-1½ streck på STB bog en ångare som lämnat slussen på utgående närma sig skärnade Oddevolds kurs och visande båda topplanternorna och BB lamterna. Ombord på Oddevold gavs då en kort signal i ångvisslan samtidigt som rodret lades STB och Oddevold girade STB hän. På denna signal svarade den utgående ångaren med 2 korta signaler i ångvisslan och började gira BB ner mot Oddevold. Hon syntes nu 1 streck på BB bog styrande rätt ner mot Oddevold som då ånyo avgav en kort signal i ångvisslan samtidigt som rodret lades hårt STB.På denna STB-signal svarade den utgående ångaren nu med en kort signal,men girade det oaktat ännu mera BB och kom nu styrande med en kurs nästan tvärs ner mot Oddevold. För att påskynda STB-giren och om möjligt undvika kollision slogs då full fart framåt på telegrafen på Oddevolds brygga ,men Oddevolds maskin hann inte ge fartyget någon effektiv fart innan kollisionen inträffade. Kl 02.05 rammades Oddevoldmidskepps BB av den andra ångarens stäv som trängde in i bordläggningen och däcket på akterkant av förrummet och Oddevold började omedelbart gå ner med stäven före. Fria vaktens eldare som befann sig i förskansen kallades ut co den övriga besättningen på däck och i maskin beordrades till akterflotten enär det var omöjligt att svänga ut båtarna.Hastigt vattenfylldes även akterskeppet och inom 3-4 minuter gick hela fartyget till botten.En motorbåt tillhörig spärr-

ODDEVOLD 28.11 41

lotsarna skyndade till och bärgade besättningen dels från BB båt på bryggan, dels från akterflotten. Det upptäcktes nu att 3 man av eldarpersonalen saknades,nämligen smörjare Kurt Ferm och eldarna Henning Holm och Anders Olsson. Dessa 3 befann sig vid kollisionen förut i skansen och hade antagligen inte hunnit ut innan de övermannades av de instörtande vattenmassorna när förskeppet gick ner någon minut efter kollisionen. Motorbåten gick runt den uppstickande bryggan och skorstenen och undersökte platsen noga med strålkastare men ingen av de saknade kunde upptäckas. Det andra fartyget, som befanns vara ss Kattegatt av Hälsingborg, hade fått ett stort hål förut,till synes dock ej av allvarligare beskaffennet.

Göteborg 23.12 41
Sigurd Larsson
Befh

Besättningen hemsänd

Konsul Olof Kaijser vid generalkonsulatet i Hamburg skrev 2.12 41 till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena i Stockholm ,att "de övriga medlemmarna av besättningen,vilka voro helt oskadade, sändes redan på e.m den 28.11 genom mäklarfirman Sartori & Bergers försorg till Hanburg varifrån de kunde fortsätta den 30.11,sedan det genom myndigheternas utomordentliga tillmötesgående varit möjligt att på lördag f.m ordna alla utreseformaliteter.Så snart alla verifikationer över generalkonsulatets utgifter erhållits, komma desamma att anmälas till ersättning."

SJÖFÖRKLARING I GÖTEBORG tis 30.12.41 kl 10

Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark
1) Varför kunde ej livbåtarna svängas ut?
2) Förde Oddevold två topplanternor?
Advokat Karl Axel Vinge för Mälaren
Advokat Johan Ramberg för SÅAF.

Befh Larsson: Kanallotsen bordat i Friedrichsort,varvid spärrlotsen samtidigt lämnat. Befh givit alla order ombord i samråd med lotsen. Ie styrman Bagge och matros Svensson på backen. Då befh först ibserverade Kattegatt var avståndet mellan fartygen ungefär 0,5'. Oddevold hade då kurs ngt mellan SSW och SWtS. Vid tiden för kollisionen hade befh kastat en blick på kompassen och enligt vad han ville minnas hade kursen på kompassen då varit mellan W och WNW. Fartyyget hade således vid sina båda STB-girar ändrat kurs sammanlagt c:a 60°. Den första STB-signalenhade avgivits från Oddevold omedelbart efter det Kattegatt observerats,varvid Kattegatt hade svarat med en BB-signal. Oddevold hade förts 2 topplanternor,varav den aktre suttit betydligt högre än förtoppslanternan. Oddevolds sidolanternor brann klart. -Försök gjorts att svänga ut livbåtarna efter kollisionen

ODDEVOLD 28.11.41

men det hade inte lyckats enär förskeppet redan sjunkit för djupt under vattnet. Oddevold sjönk på 11 meters djup med halva styrhytten över ytan.

På frågor av advokat Vinge svarade befh: Fartyg, som hade passerat slussen ,brukade numera föras genom en av de sydligare slussarna och vidare ostvart i riktning mot en på östra sidan av farvattent befintlig ledboj samt först därefter gira BB hän. Befh hört en förman för sjölotsarna i Holtenau uppge att Kattegatts befh varit av den uppfattningen att Oddevold varit på väg till Kiel och således skulle passera förbi Holtenau. Matros Östlund, som stått till rors på Oddevold, men som numera avmönstrat och tjänstgjorde på annat fartyg hade inte kunnat kallas till sjöförhöret.

1:e styrman Bagge: Befunnit sig på backen sedan 6-7 minuter före kollisionen. Topp- & sidolanternorna lyst klart. Varseblev Kattegatt på 400-500 meters avstånd och starx därefter gav Oddevold STB-signal som omedelbart besvarats av Kattegatt.Oddevolds livbåtar hade varit insvängda alltsedan fartyget passerat Friedrichsort ochhann inte svängas ut enär förskeppt skurit under vattnet. Oddevold sjönk c:a 300 meter NNO pirhuvudet närmast söder om slussarna. Hon hade sjunkit med fören stävande ungefär i WNW. Så snart fara för ombordläggning inträtt beordrade 1e styrmna Bagge matros Svensson att kalla ut frivakten i skansen förut (de 3 saknade) och Svensson hade efter en stund meddelat atthan utfört uppdraget. Vattenmassorna hade hastigt från båda sidor strömmat in över fördäck och Bagge var övertygad om att de 3 saknade blivit kvar i skansen och drunknat där.

Chiefen Lilja: Vakt i maskin. Han erinrade sig att den i maskindagboken senast införda manövern varit full fart framåt som verkställts kl 02.04. Maskinen hade även arbetat för full fart framåt men endast för ett mycket kort tidsmoment, möjligen 30 sekunder. Inte sett till någon av de saknade efter kollisionen.

Matros Svensson: Utkik på backen från 10-15 minuter före kollisionen. Först siktat Kattegatt 1-2 streck på STB bog på 300-400 meters avstånd. Strax därefter gav Oddevold sin första STB-signal som omedelbart besvarats från Kattegatt. Då fara uppstått för ombordläggning,fick Svensson order av 1e styrman Bagge att purra ut frivakten i förskansen. Kort innan kollisionen inträffat var Svensson inne i skansen där alla 3 legat och sovit och purrat dem med tillsägelse att de omedelbart skulle komma ut på däck enär fara för kollision förelåg. Alla 3 hade fått klart för sig att de måste gå upp. Enligt Svensons uppfattning ett par minuter efter kollisionen hade vattent strömmat in över fartyget och sannolkit drunknade de 3 i skansen, - Då 1e styrman och Svensson kommit upp på backen före kollisionen var jungman Byström där och då 1e styrman förstod att en kollision skulle inträffa sände han Byström och Svensson akterut för att klargöra livbåtarna.

xxxxxxxxxxxx

ODDEVOLD 28.11 41

Liken bärgade och hemsända med tåg

Konsul Axel Stridbeck,Generalkonsulatet i Hamburg, skrev 2.2.42 till UD att:" Härmed får jag vördsamt meddela att vicekonsulatet i Holtenau upplyst, att enligt uppgifter,som erhållits från Sartori & Berger i Kiel, har ss Oddevold bärgats och de omkomna sjömämnens stoft komme att forslas till Sverige i zinkkistor så snart därför erforderlig järnvägsvagn ställts till förfogande."

Crew List

Befh Sigurd Antonius Larsson, Friggagatan 27,Göteborg, 29.4.89 (12.7.41)
Tidigare från 7.8.40 Ie styrman ombord. Till sjöss 1905.

1e styrman Gustav Rutger Bagge, Göteborg, 17.11.85 (5.5.41) T sjöss 1902
Mönstrat som 2e styrman 5.5.41,från 12.7 1e styrman.

2e styrman Bror Alexander Ahrbom,Stora Västberg, 31.12.03

Chief Karl Robert Lilja, Göteborg, 1.1.92 (Sedan 1939)

2e maskinist Karl Victor Dage, Klintehamn, 8.6.03

Stuert Oswald Johansson,Göteborg, 4,11.95

Kock Ragnra Knafve, Nyhamnsläge, 14.10.11

Matros Axel Gustav Svensson, Karlskrona, 21.9.10 (28.8.41)

Matros Uno Emil Östlund, Söderhamn, 9.10.00

Lättmatris Birger Andersson, Degerhamn, 27.10.14

Lättmatros Olof Gustavsson, Gävle, 27.6.06

Jungman Edvin Byström, Gävle, XX.X.XX (missat)

+ Smörjare Kurt Oscarn Ferm, Malmö, 16.1.17 (Gift, ett barn)

+ Eldare Anders Einar Olsson, Älvdalen, Kopparbergs län, 4.10.19

+ Eldare Henning Gustav Holm, Ystad, 12.12.11

Eldare Erik Öquist, Huvudsta, 18.5.18

Maskinelev Allan Valentin Karlsson, Karlskrona, 19.11.21

KK memorial 30.1.42

Under förutsättning att man från Oddevold avgivit den omstridda första STB-signalen,vilken icke uppfattats ombord på Kattegatt, är det sistnämnda fartyget ensam skyldigt till kollisionen. Avgjort klandervärd och reglementsstridig är den Tyska marinlotsens ombord å Kattegatt underlåtenhet att efterleva artikel 21 i int. förordningen för undvikande av ombordläggning,som säger:" När, enligt förestående regler, det ena av 2 fartyg är skyldigt att hålla undan, skall det andra behålla sin kurs och fart," I förevarande fall var Oddevold enligt artikel 19 väjningsskyldig och skulle emd Kattegatt på STB bog, medelst en STB-gir,hava gått akter om densamma.

3)Särskilda anmärkn: Vad de avskärmade lanternorna beträffar se Kattegatts

ODDEVOLD 28.11.41

sjöförklaring. exOfficio Bo Bergström

OKLART OM 75 eller 100% krig

Oddevold finns på SKN EIII,vol 220 som haveri nr 1040 ,men i volymen fimns endast sjöförklaringen och en hänvisning till att haveriet regleras på haveri nr 1119,Kattegatt, i vol 224. - I vol 224 finns ingen sjöförklaring o.dylikt för Kattegatt, endast allmän assuransbrevväxling med stora luckor av vilken det inte framgår om Oddevold/Kattegatt bedömts som 100% krig eller 75% krig på den grunden att båda fartygen haft tysk marinlots på bryggan vid kollisionen. Till Mälaren skrev SKN 16.4.42 att " Vi betrakta kollisionen,sedd från Kattegatts sida som krigshaveri, vilket dock icke med nödvändighet medför att även haveriet från Oddevolds sida är att betrakta på dylikt sätt. " - Försäkrings AB Land & Sjö,Sthlm, skrev 5.6.42 till SKN och anhöll om bekräftelse på att förlusten av Oddevold av SKN ansetts som krigshaveri samt de skäl varpå denna uppfattning grundats. (Detta för att kunna bedöma frågan om ersättning till de avlidnas anhäriga.) Härpå svarade SKN 6.6.42:" Anledningen härtill är att Kattegatt vid kollisionen haft en tysk marinlots ombordsom de facto övertagit ledningen av fartyget. Även Oddevold hade Tysk marinlots ombord.En viss åtskillnad har måhända förefunnits emellan den ställning de 2 marinlotsarna intagit ombord å fartygen, i det det Tyska kommandot i regel är mera intensifierat för fartyg som skall kommer från Tysk krigshamn,på sätt Kattegatt gjorde, än för de fartyg som gå i motsatt riktning.Vi ha emellertid icke ansett åtskillna en vara så stor att man haft anledning betrakta Oddevolds haveri på annat sätt än Kattagatts." - Den 18.6.42 upplyste SKN en annan föfrågande instans att " Vi icke hava något med sjöfolkets försäkring att göra.Vår verksamhet omfattar icke försäkring av de ombordanställda." -

---

SEEAMTSPRUCH IN FLENSBURG 29.1.42

(Protokollet återsänt av SKN till SÅAF 2.4.42)

Oddevolds kanallots, M.Schoof, som anklagats för att ha företagit kursändring STB utan att ge signal försvarat sig med att det inte varit frågan om någon egentlig kursändring utan fastmer att Oddevold under långsam STB gir följde farvattnets krökning (Krümmung) och i sådant fall avges under normala förhållanden inga signaler.Farvattnets krökning hade tvingat Oddevold att. för att komma till Nordschleuses infart, ändra sin kurs SW mera till WNW.Visserligen sikatdes Kattegatt på STB-sidan,men som alltid i trånga farvatten förekommet inte här några skärande kurser utan mötande fartyg håller åt STB,utan att för dens skull avge signaler.Det skulle enbart föra till förvirring med signalutbyte vid sådana möten i ett smalt

ODDEVOLD 28.11.41

och krökande farvatten. -För Marinehilfslotse Lamke och befälet på Kattegatt kunde inget tvivel råda om att Oddevold var på ingående mot slussen. Det kunde inte komma ifråga att Oddevold var på väg mot Kieler Hafen, eftersom Oddevold helt enkelt passerade Holtenau kanalredd som endast befares av fartyg på ut- respektibe ingående till kanalslussarna.Enda undantag är fartyg som tillhör Wasserbauamtes-Kiel samt Hafendampfer som ämnar uppsöka Tonnenhof. Även om det antogs akk på Kattegatt att Oddevold skulle löpa in i Kieler Hafen, så kom ingen BB-gir ifråga för Kattegatt,eftersom i detta fall varit väjningsskyldig och Kattegatt hade skyldighet att bibehålla kurs och fart.

Oddevolds lots frikänd

22.4.42 frikände Reichsoberseeamt i Hamburg Oddevolds kanallots Schoof helt från allt delansvar till kollisionen.

SKN ställt 750.000:- kr till rederiets förfogande

Den 5.5.42 skrev advokat Emil Henriques i SKN till advokat Karl Axel Vinge i Göteborg (För Mälaren) att " det är ju önskvärt att Oddevold repareras och sättes i trafik,då vi ju ha mycket ont om tonnage.Jag behöver ej tillägga att det för SKN,liksom för Mälaren, rent ekonomiskt sett torde vara mycket bättre om Oddevold kondemnerades,i vilket fall Nämndens förlust skulle bliva betydligt lägre, men i så fall mister landet ett fartyg,som dock, trots sin höga ålder,kan göra tjänst och kanske till och med en god tjänst i dessa brydsamma tider. Det är nog riktigt att Oddevolds haveri kan vara ett civilhaveri trots att man medgiver att Kattegatts haveri är ett krigshaveri. Jag anser emellertid att detta närmast är en juridisk konstruktion som måste te sig mycket främmande och egendomlig för lekmännen, och jag har mycket låg égard för juridiska spetsfundigheter och skall därför avstå från att driva satsen att Oddevold kan vara ett civilhaveri. Jag har diskuterat frågan med mina kolleger i Nämnden och de äro beredda att betrakta saken på samma sätt som jag, nämligen att om Kattegatt är ett krigshaveri så taga vi konsekvensen därav helt och fullt och betrakta även Oddevold som krigshaveri. Härigenom slipper man ifrån att blanda in Mälaren i saken och kunna kk träffa den uppgörelse som Nämnden och rederiet kunna komma överens om och som dessa 2 parter kunna anse skälig och lämplig med hänsyn till alla föreliggande omständigheter. Nämnden är sålunda beredd att ställa ett belopp av 750.000:- kr till rederiets förfogande under följande förutsättningar:

1) Rederiet ordnar med fartygets hemförande från Tyskland och reparation i Sverige.
2) Av beloppet utbetalas genom SKN:s försorg till SÅAF 100.000 RM som

ODDEVOLD 28.11.41

SÅAF utbetalat till vederbörande Tyska myndigheter àconto bärgningskostnader ,varjämte rederiet åtager sig att svara för lastens ersättningskrav.

3) Oddevolds rederi avstår i och med denna uppgörelse från alla vidare anspråk gentemot SKN på grund av det ifrågavarande haveriet och avstår samtidigt från alla anspråk på samma grund genemot civilassuradörerna och Kattegatts rederi.

Jag är övertygad om att Du måste finna att den sålunda föreslagna uppgörelsen är synnerligen förmånlig för rederiet och jag emotser dina meddelanden om förslaget accepteras, i vilket fall detsamma kan effektueras när som helst. Din tillgivne Emil Henriques.

Inga detaljer om bärgningen

Om Oddevolds skador, bärgning, hembogsering och reparation i Sölvesborg finns inga detaljer på SKN. Den 15.7.42 skrev Henckel & Schander AB i Göteborg till SKN att " vi träffat uppgörelse med en dansk bogseringsfirma om hembogsering av Oddevold från Kiel-Holtenau till Sölvesborgs varv för reparation. Erfordeligt folk ombord i Oddevold ställer bogserfirman till förfogande. Bogseringen kommer att äga rum omkring 24.7.."
28.7.42 skrev samma firma till SKN att Oddevold "idag tisdag 28.7 anlänt till Sölvesborgs varv i och för reparation." Oddevold låg vid varvet från 28.7 till 1.11.42. Någon specifikation finns inte.

SKN:s utbetalningar

28.5.42 250.000:- àconto till advokat Karl Axel Vinge,Gtbg (Mälaren)
30.7.42 172.594:51 till SÅAF i förskott på Oddevolds bärgningskostnader.
31.8.42 200.00:- i dellikvid till Oddevolds rederi.
2.11 42 16.801:- till Oddevolds rederi till kostnader ,RM 10.000:- ,som åsamkats de Tyska kanalmyndigheterna.
10.11.42 127.405:49 i slutlikvid till Oddevolds rederi enligt uppgörelse.
29.1 43 52.609:- till Kattegatts rederi för Kattegatts skador
28.6.43 36.955:90 till SÅAF.

Totalt: 856.365:90

Dispache given av Kaj Pineus,Göteborg,12.2.42 avhandlande redaransvar i anledning av kollisionen. Oddevolds skador och bärgning avhandlas ej.

Eget

Många kom i vattnet

Oddevold sjönk med stäven före och svår STB slagsida inom 3 minuter varför många av de 14 överlevande,som rusat upp på däck i bara underkläderna direkt från kojerna, kom i vattnet utan att ens ha hunnit få på sig livbälten. En motorbåt från lotsstaionen med strålkastare ,som hört kollisionsbraket, var snabbt på platsen och kunde,sedan fartyget sjunkit, från BB livbåt

ODDEVOLD 28.11.41

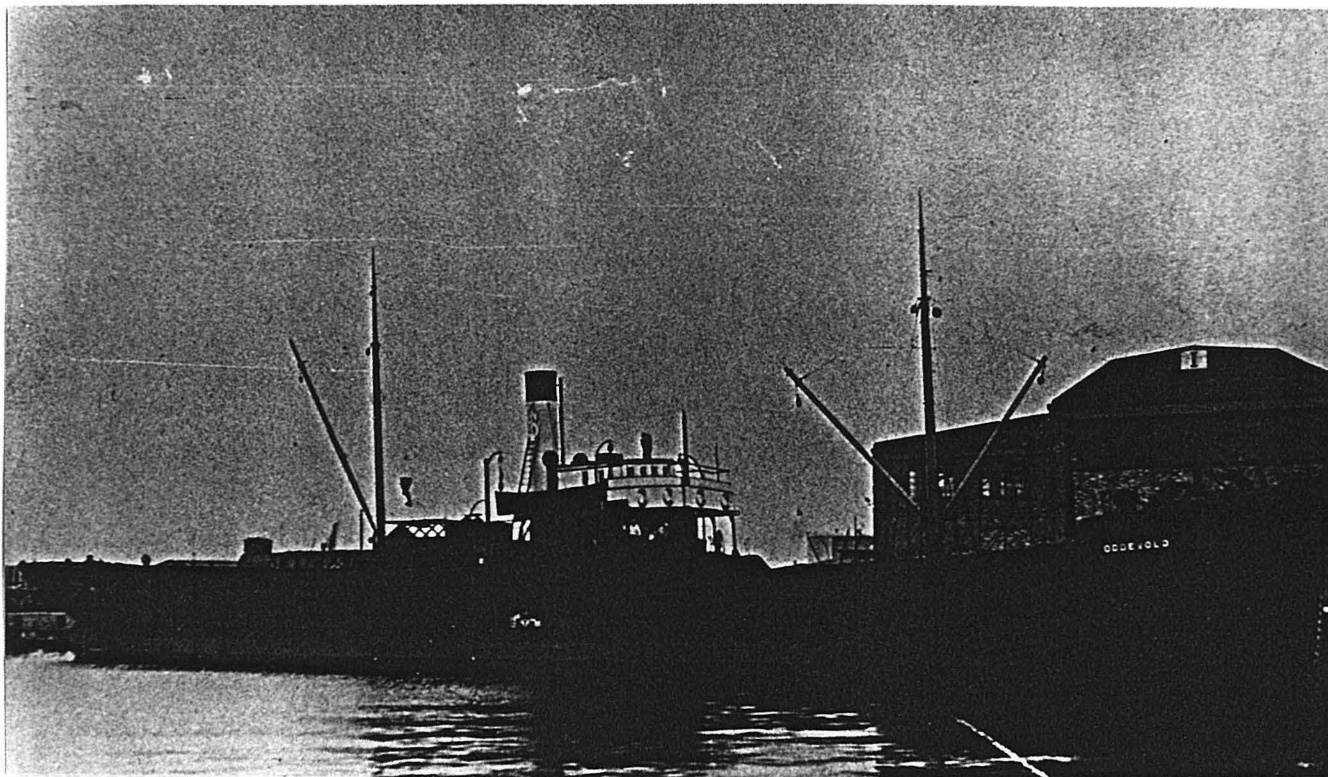
som fördes i höga dävertar i höjd med kommandobryggan,plocka upp dem som hunnit bemanna men inte fira båten. Oddevolds brygga,skorsten och master stack upp över ett gytter av vrakgods, bl.a en massa virke som legat på en järnställning längst akterut. Besättningen inlogerades i militärbarracker och fick låna kläder och filtar. Vicekonsulatet började på morgonen ordna med formaliteter som utresetillstånd och tågbiljetter. Alla 14 från Oddevold kom till Trelleborg söndagkväll 30.11 med färjan,bristfälligt klädda och mycket förtegna. En del av dem fortsatte med kontinentaltåget norrut,de övriga reste 1.11 vidare till sine hemorter. - Bärgningsen av Oddevold förmedlades av Sartori & Berger i Kiel och utfördes av Bugsier Reederei-& Bergung AG i Hamburg. I samband med reparationen i Sölvesborg blev skeppsredare Ingolf Schander genom förvärv av 82/110-delar av aktiemajoriteten ensamägare av Oddevold.

HISTORIK

Laståhgare på 1185 brton byggd 1883 vid S.P.Austin & Son i Sunderland av järn. (Ex Odensvold,Cairngowan)L. 68,5 B 10,3 Tillhörig skeppsredare Ingolf Schander,partrederi, i Jonsjö,Veddige,med hemort Elleholm,Blk. Wellsdäckad Raised quarterdäck med back,2 för- och 1 akterlucka, 2 master 3 ångwinschar, 1750 dw, 500 ihkr compoundmaskin från Blair & Co ltd i Stockton. - I stort sett systerfartyg till Galeon(Ex Hafsten) se 1.7.42. Byggd som Cairngowan för Cairn,Young,Noble & Co i Newcastleo/Tyne och såld i maj 1906 till AB J.N.Sanne i Uddevalla (grundat 1899) och blev som Odensvold Uddevallas största fartyg. - Våren 1927 såldes hon till tandläkaren o skeppsredaren John Schander i Karlshamn som avled 1937,varefter Nils Ingolf Schander blev redare. - Då Odensvold den 9.7.16 på resa Sthlm-Robertsvik,Gävle befann sig 2′från Ratans båk syntes ett ubåtsperiskop tätt om STB och man kände något skrapa under fartyget. Stopp och back slogs i maskin.Ubåten dök strax därpå upp akteröver och försvann sedan i en dimbank.Odensvold gick mot den plats där den sist siktats och avgav signaler i ångvisslan och skeppsklockan men ubåten hördes inte mera av.Odensvold måste ligga till ankars i tät tjocka till 13.20 den 10.7 då hon fortsatte till Robertsvik.Inga skador upptäckts. Tyska ubåtar höll vid denna tid till i Bottenhavet. - 1918 ändrades namnet till Oddevold - 1924 blev ett otursår.I februari förlorade hon däckslasten av koks i storm i Nordsjön,sprang sedan läck i isskruvning i Kattegatt,grundstötte i april vid Halmstad, i maj vid Landskrona inlopp och i september på utgående från Uddevalla. -Under krisåren 1930-33 låg Oddevold upplagd i Uddevalla.Åter i Fart 1934. 1941 var Oddevold en av de 3 sista existerande järnångarna av alla som byggs vid Austinvarvet i Sunderland. Den 25.3.41 på resa Lübeck-Visby med koks fastnade hon i svår is utanför Stenkyrkehuk men rädd-

ODDEVOLD 28.11.41

ades av Isbrytaren II som bogserade in Oddevold till Visby. Under bogseringen kolliderade fartygen och Oddevold fick stäven bräckt och skansen i backen delvis ramponerad.



25.3.46 grundstötte Oddevold på Goodwin Sands på resa Grangemouth-La Rochelle men hade själv tagit sig flott då Walmers livräddningsbåt kom ut.
I juli 1948 blev skeppsredare Hugo Trolle-Henckel i Göteborg huvudredare för Oddevold,Rita och Hafsten. I aug 1950 såldes hon till ett nybildat partrederi i Stockholm med Paridon von Horn som huvudredare och fick namnet Torsten. - Efter långvarig uppläggning såldes Tortsen i okt 1954 liggande i Göteborg för 124.000:- kr till ett estniskt rederi,C:ia del NOrte SA i Puerto Limon,Costa Rica, med kontor i Hull som ämnade sätta in den 71 år gamla trampångaren under Costa Ricaflagg i kolfarten England-Sverige. Den 18.10.54 kom den estniske befh och besättningen med Saga till Göteborg från London för att överta ~~[illegible]~~ Dorita av Puerto Limon men Sjöfolksförbundet lade en del hinder i vägen och ångaren måste undergå uppsnyggning av bl.a manskapsnytterna innan hon tilläts avgå. I ytterligar 3 år gick Dorita i trampfart i Nord-och Östersjön innan hon i dec 1957 såldes till Hamburg för nedskrotning.

RIGEL 5.12 41

NÄRA KANTRA EFTER KOLLISION MED U-BOOTBEGLEITSCHIFF "SAAR" I DANZIG .
RIGEL I TYSK TIDSBEFRAKTNING.

Rapport

Fre 5.12 41 avgick Danzig destinerad till Gotenhafen i barlast. Fartyget i tysk tidsbefraktning. Djupg F. 5′7″ - A 10′5″ 17 omv & supercargo.
Kl 17.29 samma dag söder om yttersta röda bojen vid inloppet till Danzig-Neufahrwasser i N vind och smul sjö med god sikt kolliderat med ubåtsmoderfartyget "Saar" ,tillhörigt Kriegsmarine.Befh vakt, ingen utkik. Rigel styrt efter den bojade rännan med c:a 6 knop. Saar höll 12 knop med magn kurs 235°. Och hade synbarligen inte uppfattat att Rigel redan lämnat farleden och satt kurs på Gotenhafen. Båda fartygen gav 2 korta stötar i sirenen. I kloosionsögonblicket stävade Rigel i magn 280° och Saar i 190°. Ett större hål revs upp Rigels sida tvärst tank 3 STB där däcksplåtarna revs upp i såväl huvudcom trunk-och bryggdäcken,bryggan och salongshuset ramponerades svårt, samtliga rörledningar om STB skars av fullständigt och STB dävertar bockades.

Journalutdrag

Fre 5.12 41 kl 14.48 avgått från Kaiserhafen i Danzig under befh ledning. Passerat yttre piren kl 15.22.Då yttersta piren i inloppet till Neufahrwasser passerats observerades i magn bäring 24 ett tyskt marinfartyg komma styrande in mot inseglingsrännan.Sedan den innresta röda bojen passerats gav befh BB-signal och beordrade rodret BB.Signalen besvarades inte av det mötande fartyget.Befh gav då ånyo BB-signal men fartygen avanverade mot avrandra så snabbt att kollision blev oundviklig. Kl 15.29 rammades Rigel av marinfartyget vars stäv trängde in i Rigels STB-sida midskepps mitt för tank 3 STB vilken omedelbart vattenfylldes. Kollisionen inträffade söder om inseglingsrännans yttersta röda boj.Rigel krängde omedelbart över så våldsamt åt STB att kantringsrisk förelåg och besättningen beordrades att via bryggan äntra det andra fartyget vid vars stäv Rigel kvarlåg.Samtliga 17 ombv tog sig oå angivet sätt över till det andra fartyget som visade sig vara Ubootbegelitschfff "Saar" "å 3250 delpl.ton. Cirka 3 minuter efter det alla hade kommit över i Saar,begav sig befh ,1e styrman och superkargen akteröver och lyckades därifrån åter ta sig ombord på Rigelsom då drejat ner långs Saars STB-sida och som föreföll hålls sig flytande öm än med svår STB slagsida. Ombordkommen samlade befh ihop skeppspappren och begav sig därefter ombord i den tillkallade bogserbåten "Putzig" för att därifrån leda inbogseringen av Rigel. 1e styrman begav sig bort till ankarspelet och stack BB ankare i botten med 20 famnar kätting i vattnet. Strax därpå anlände en motorbarkass från Saar långs sidan av Rigel och satte ombord ett 10-tal man av Saars besättning.Putzig tog emot STB wire och började släpa Rigel in mot inloppet Reservstyrningen akter inkopplades eftersom telemotorledningen till styr-

RIGEL 5.12 41

maskinen förstörts vid kollisionen. Då yttre pirarmarna passerades kom bogserbåten "Danzig" som tillkallats telegrafiskt från "Saar" och förtöjde långsides Rigel om STB för att assistera vid bogseringen till Danziger Werft dit fartygen anlände och förtöjde kl 17. Efter förtöjningen rätades Rigel upp genom inpumpning av 112 ton vatten i 3ans BB-tank. Övriga tankar inspekterades men inga skador på dessa kund konstateras. Lör 6.12 kom assuransens ombud i Danzig och Lloyds surveyors om bord för besiktning.

Danzig 7.12 41
A.Påhlsson
Befh

Maskindagboken

Fre 5.12. klart i maskin 14.45, avgick HS 14.48, SF 14.51, HB 14.52, HF 14.52, FF 14.52, FB 14.53, FF 14.54, FB 14.55, FF 14.56, SF 15.03, FF 15.04, SF 15.06, stopp 15.07, FF 15.11,HF 15.13, HS 15.14,HF 15.15 FF 15.16, HF 15.18, FF 15.22,stopp 15.29. Lämnade fartyget efter det kollision ägt rum med ett tyskt marinfartyg. Kl 16.30 åter kommit ombord tagit upp trycket i V.P. - Vid kollisionen bräcktes och tillplattades oljeledningen om STB, en slussventil till tank 2,ångledningen för slinor och efterlänspump, ångavloppsledningarna för slinor och efterlänspump, telemotorledningarna för styrmaskinen, ångledning till värmeelement och de el. ledningarna.

Crew list

Befh Axel Emil Påhlsson, Kapellplan 1,Trelleborg, 26.10.89 (25.10.41)
1e styrman Sigfrid Knutsson, Trelleborg, 1.2.04 (13.3.39)
2e styrman Verner Olsson, Stockholm, 8.4.09 (16.10.41)
Chief Philip Andersson, 6.11 83
2e maskinist Helmer Åkesson, Hindby,Malmö, 14.6.98 (5.11 41)
Stuert Harald Nilsson, 19.3.05
Kock Nils Bond, 27.9.06
Matros Gunnar Houvinen, 20.11.16 (Finsk)
Lättmatros Nils Nilsson, Jerusalemsgatan 1, Malmö, 18.9.18 (16.10.41)
Jungman Gunnar Lindahl, 9.4.17
Jungman Albert Elfving, 25.3.21 (Finsk)
2e motorman Ruben Olsson, 18.9.10
2e motorman Karl Lundgren, 28.11.10
Motorelev Hilding Franklin, 30.3.23 (Finsk)

xxxxxxxxxxxxxxxxx

RIGEL 5.12 41

Sjöförklaring på konsulatet i Danzig 8.12 41

Konsul K.Lundberg.
Sakkunniga: befh på Maria Gorthon ,J.F.Günther,& befh på Lali, B.Gustafsson
Assurerad i SÅAF.

Befh Påhlsson: Avgick från Kaiserhafen kl 14.48 den 5.12. Befh tog själv ut fartyget utan hjälp av hamnlots. Mötte i inloppet först ett mindre krigsfartyg,därefter en bogserbåt vilka båda passerade BB om Rigel. Kl 15.2 2 då Rigel nådde den yttre hamnpiren,observerade befh i riktning mot angöringsbojen å Danzigs redd ett fartyg,omedelbart följt av ett mindre krigsfartyg, komma styrande in mot iseglingsrännan. För att lämna god plats åt de två mötande fartygen styrde befh BB,gick helt nära innersta röda bojen och gav BB-signal. Denna signal besvarades inte av Saar varför befh efter c:a en minut ånyo gav BB-signal. Saar svarade då omedelbart med BB-signal. Rigels befh gav för tredje gången BB-signal och girade ännu mera BB över. Saar närmade sig dock snabbt och rände in i Rigel kl 15.29. -Tillfrågad av sakkunnige Günther varför han givit BB-signal svarade befh att han avgav BB-signal för att göra klart för Saar att han ämnade lämna rännan för att bereda god plats för de 2 tyska fartygen. Genom sin lokala kännedom visste han att han utmärkt väl kunde navigera med sitt barlastade fartyg utanför rännan i riktning mot Gotenhafen.När Saar rammade Rigel befann sig Rigel utanför rännan söder om den yttersta röda bojen. Befh och sakkunnige Günther bekräftade för konsuln att det ofta förekom att ett fartyg lämnade segelrännan.När Saar besvarade Rigels andra BB-signal skilde 300-400 meter fartygen åt och han uppskattade Saars fart till 10-12 knop. Saars fart vid kollisionenvar ansenlig.Rigel gått med c:a 6 knop.

Ie styrman Knutsson: Kort efter avgångenmfrån Danzig-Neufahrwasser gått ner för att utföra skrivarbete och satt och skrev då 2e styrman kom nerspringande och ropade:" Vi kolliderar!" 1e styrman rusat upp på däck lagom att få se Saars stäv skära in i Rigels STB-sida ända till trunken. Tagit sig över till Saar via bryggan eftersom Rigel verkade kantra men några minuter senare återvänt till Rigel,klättrat föröver och låtit fäll ankaret.

2e styrman Olsoon: Uppehöll sig på poopen.När Saar gav sin BB-signal var hon 400-500 meter bort och 2e styrman kunde inte märka någon kursändring hos Saar efter denna signal. Saars kurs och fart tycktes oförändrad fram till kollisionen.Då kollisionsfaran var överhängande sprnag Olsson ner under däck och varskodde 1e styrman ochnär han kom upp igen såg han Saar träffa Rigel i rät vinkel STB midskepps. Olsson ansåg Rigels BB-kurs som fullt riktig.

Lättmatros Nilsson: Till rors. Efter Saars BB-signal gav Rigel för tredje gången BB-signal och girade ännu mera BB. Saar bibehöll kurs och fart.

RIGEL 5.12 41

KK memorial 31.12 41

Orsaken till kollisionen kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas, men det vill synas som om Rigel burit den största skulden till ombordläggningen. Befh borde nämligen hava hållit sig på sin egen STB-sida av inseglingsrännan till dess att Rigel hunnit tvärs angöriungsbojen, och inte, som nu blev fallet, sneddat över rännan och lämnat densamma innan ens den yttersta röda bojen passerats. Visserligen fanns det tillräckligt djupt vatten på den om BB liggande 6-meters banken,då Rigel endast stack omkring 11´barlastat, men händer det ytterst sällan att andra fartyg än tyska s.k "kustare" "skära över" den bojade delen av rännan när de sätta kurs på Gotenhafen.

Ex officio
Bo Bergström

Sjöåklagaren krävt förklaring från befh

23.2.42 hemställde sjöåklagaren att förklaring infordras från Rigels befh. Den 10.3.42 kom direkt till KK sjötekniske konsulent följande handbrev:

Trelleborg 8.3.42

Till kungl KK Sjötekniske
konsulant,Stockholm.

Som svar under rubriken "orsaken till olyckan"anser jag denna vara att Saar,trots Rigel genom signalen i mycket god tid gått ur rännan,passerat enslinjen in till hamninloppet och kört på Rigel söder om döda bojarna. Saargav ju BB-signal, men kom aldrig BB över.

Högaktningsfullt
Axel E.Påhlsson
Befälhavare å m/t Rigel

Vidi
Bo Bergström.

Begleitschiff "SAAR."

Egna noteringar

Det fartyg Rigel rammades av, Ubootbegeiltschiff Saar, på 3250 tons deplacement byggdes 1934 vid Germaniwerft i Kiel, L.95 B. 13,5 , 228 mans besättning, 2 st MAN-motorer på 4800 ihkr, 18,3 knop.
Saar togs som krigsbyte vid krigslutet 1945, överlämnades till Franska marinen och gjorde tjänst där som " Gustave Zédé" fram till nedskrotning 1970. Foto av Saar, Se Shovell:" The German Navy in the Second World War" (London I979, sid 18.)

"Västficktankern" Rigels historik

tortankfartyg på 994 brton byggt 1936 vid Deutsche Werft i Hamburg av stål.
L 62,5 B 9,8 Tillhörigt Trelleborgs Nya Ångf AB (Jarl Malmros) i Trelleborg.

RIGEL 5. 12 41

Sjösatt 30.9.36, levererat 24.11.36. Systerfartyg till Algol som minspräng des vid Falsterbo 13.12 39. Rigel och Algol inledde en ny typ av små tankfartyg i svenska handelsflottan och var betydligt större än tidigare kusttankers. I likhet med de transoceana m/t hade de brygghus midskepps. För tekniska data se Algol. 8-cyl enkelverkande M.A.N.motor på 550 ihkr. Nybyggnadspris 1936 500.000 kr. Lasttrunk från back till poop, 2 master - 1230 ton dw. - Rigel gick till krigsutbrottet sept 39 i charter för E.A. Gibson & Co, London. - I jan 1939 påträffade Rigel i tjocka och grov sjö i Engelska Kanalen den nödlandade engelska flygbåten "Calypso" och befh Karl Jeppson, Kalmar, 53 år, vidtog omedelbara åtgärder för att rädda dess besättning och passagerare och bogsera planet i hamn. Jeppson omkom som 1e styrman på m/t Castor den 31.3.41. - Från hösten 1940 gick Rigel, Bellatrix, Hamal, Pollux och Procyon, alla tillhöriga Trelleborgs Ångf AB, i charter för Kriegsmarine/Luftwaffe och Rigel var staionerad som bunkerfartyg i Danzig/Gotenhafen. De gick under svensk flagg med svenska besättningar och var inte ensamma i sitt slag. Ytterligare 12 svenska tankfartyg gick 1941-44 i charter för die Kriegsmarine alternativt Luftwaffe. Det var red AB Reuts i Kungsbacka m/t Sigrid Reuter och Svea Reuter, Reuters Handels AB:s B.T.IIIoch B.T.VI, BA Bensintransports B.T.IV, red AB Atlantides Solvik, red AB Soyas Soya V, red AB Ragnes Tankborg, Red AB Ostenias Tankman, red AB Ragnes Tankvik och Svenska Orientlinjens minitankers Tvåan och Trean på 193 resp 151 dw-ton. - 29.9. 41 avgick Rigel kl 20.30 från Ölhof nr 2 till Seebahnhof i Gotenhafen för att bunkra kryssaren "Nürnberg". När Rigel i rådande mörkläggning skulle svänga upp långsides kryssaren kom en passagerarfärja tvärs över hamnen på Rigels STB-sida och tvingade Rigel att gira tidigare än beräknat så att hon med stäven kolliderade med Nürnberg mitt för dess skorsten pch orsakade plåtskador. Befh var då A.Andersson, 1e styrman Sigfrid Knutsson. Detta haveri på SKNEIII 214 avfördes 26.2.46. -Den 5.9 42 kl 10.55 på resa Gotenhafen-Pillau skakades Rigel av en minexplosion i närheten vid Kahlberg fyr. Anlände till Pillau kl 16. (Vol 241) I jan 43 såldes Rigel till red AB Ericus (John Larsson) i Stockholm för 925.000:- kr och fick namnet "Westbris" under vilket namn hon fortsatte sin tyska charter i Östersjön.

Våldsam explosion i Hammarbyhamnen, Stockholm, 3.1.46

Westbris låg tors 3.1.46 förtöjd i barlast vid AB Hammarbyverken i Sthlm för em mindre reparation, förtöjd långsides Sveabolagets Birger Jarl, då kl 08.15 en serie explosioner sprängde sönder 2ans, 3ans och 4ans lasttankar varvid akterdäcket revs upp i 45 vinkel och ett regn av stålskrot spreds över omnejden. Dockmästare Karl Algot Lindgren, 60 år, dödades omedelbart

RIGEL 5.12.41

av en tung rördel som träffade honom i huvudet och 60-årige montören Karl Wilhelm Ryvik massakrerades och brändes till döds. En 75 meter hög eldpelare slog upp ,därefter förmörkade svarta rökmassor området.Skyltfönster vid Bondegatan trycktes in en km från explosionsplatsen, en 3-tons däckssektion slungades över verkstadstaket 75 meter in över hamnen, ända uppe på Danviksvägen ,250 meter från Westbris,slog en 7 meter lång rördel ner.Explosionen hördes ända ut till Saltsjöbaden och i Tallkrogen vid Enskede. Endast 4 personer fick dock mindre skador. Stor förödelse i varvets kontorsbyggnad bl.a Westbris hade gasfriförklarats efter lossning av bensinlast .Westbris vattenfylldes med svår slagsida,inklämd mellan Birger jarl- som fick stora skador, och kajen , men ingen brand utbröt. Westbris fördes till Finnboda varv och återställdes där i ursprungligt skick med provtur den 10.7.46 . - I jan 1949 såldes fartyget för I.000.000 kr till AB Aug.Leffler & Son (Otto Kihlström) i Göteborg och fick namnet "Otis". En vidareförsäljning till Brasilein i sept 49 gick om intet. I jan 1953 såldes dock Otis till Petromar Petrolia SA i Sestris,Venedig och fördes av Italiensk besättning ner till Venedig för trafik på bl.a. Svarta Havet, med bibehållet namn Otis.

HEMLIG

ARIEL 5.12.41

GRUNDSTÖTT I ROTTERDAMKONVOJ ÖST AMELAND UNDER BEFÄL AV TYSK BEGLEITOFFICER.

Rapport

Avgick Rotterdam tors 4.12.41 destinerad till Malmö. Rumslast av 2030 ton koks. Däckslast 430 ton koks till 3 meters höjd på fördäck, 2 meters höjd på akterdäck, stöttad med plank,bräder & nät. 323 ton wb. Djupg F 19′1″ - A 19′7½″ 21 ombv samt BO och tysk signalmatros.
Kl 09.55 4.12 lätt kollision på Maas i tät tjocka. Kl 07.50 5.12 grundstött Öst Ameland i tysk konvoj under befäl av tysk Begleitofficer.

Journalsammandrag

Avgick tors 4.12 kl 09.15,efter erhållna order från tyska krigsmakten,under lots ledning.Disig luft som tätnat till tjocka 09.35,fortsatt med sakta och stopp i maskin till 09.45 då lotsen beordrade ankring.Omedelbart företogs manövrer för att få Ariel mot strömmen för ankring i river Maas strax utanför Wilton Dock.Befh och lotsen på bryggan, 1e styrman på poopen, 2e styrman på backen.Givit oupphörliga signaler i ångvisslan för att tillkännage våra manövrer för ev andra i närheten varande fartyg. Plötsligt syntes i tjockan på c:a 2 båtlängders avstådn från STB låring ett mindre fartyg,avgivande mistsignaler, som stävade mot Ariel.Strax därpå, kl 09.52,syntes detta fartyg gira BB hän. Ariel låg vid tillfället alldeles stilla men på grund av faran för ombordläggning slogs nu full fart fram i maskin, dock törnade det andra faryyget kl 09.55 mot Ariels STB låring varvid namnplåten revs upp,räckverket på poopen skadades liksom lodapparatrullen och strömankaret, som var fastsatt i räckverket, gick förlorat. Det mindre fartyget visat sig avar tyska marinmotorfartyget "West 10". Ariel fällt BB ankare med 30 famnar kätting kl 10. Plåtskadan tätas provisoriskt med cementkista och plankor fram till kl 15. Hyvat upp och fortsatt kl 12.20,lämnat lotsen 14.20 vid Hook van Holland och kl 15.20, med begleitofficer och signalmatros på bryggan gått in som nr 1 i STB kolonn i en konvoj utanför pirarna.Navigeringen sköttes sedan helt av BO som hade order att styra efter ledarfartyget. Närmast efter Ariel kom danska ss Kai följd av ss Rolf (Se 28.10.41). Resan fortgick efter konvojledarens signaler och efter BO:s ledning. Kl 18.35 passerades en lysboj i närheten av Ymuiden. Natten till fredag 5.12 styrt med full fart , 8 knop, efter konvojledarfartyget, med BO, befh och 1e styrman på bryggan. Vädret var mörkt och disigt med lätt SW bris och något W-lig dyning. Kl 07.50 förmärktes plötsligt några stötar i fartyget som strax därpå stannade upp och började hugga i botten. Full back slogs i maskinoch efter en liten studn började fartyget gå akteröver men stoppade strax därpå åter på grund och kunde ej trots olika manövrer fås flott. Även Kai och Rolf gått på grund. (Se Rolf 28.10.41) Lodat 19-20′ runt fartyget. Sedan det ljusnat (Fre 5.12) och pejling av landmärken kunde göras

ARIEL 5.12 41

visade det sig att Ariel gått på grund på sandrevlarna öster om Ameland, lat N 53 31,8′- long O 6 1,5′- Pejlingar inte visat något läckage men en del av de förliga bottentankarna var fyllda med wb. Kl 08.30 inledde en förpostbåt försöken att få Ariel flott. Vid flera misslyckade försök sprängdes 2 st wirar och en manillatross. Befh,BO, 1e styrman och chiefen i samråd beslutat lämpa däckslast överbord och länsa ut en del av den förliga vattenbarlasten, för att lätta fartyget. Under f.m. lämpade besättningen från fördäck c:a 25 ton koks överbord och tank 4 BB länsades.Kl 15 kom ett marint bärgningsfartyg till platsen men det beslöts att invänta högvatten vid midnatt före ett flottagningsförsök. - Vind och sjö tilltagit under f.m. Ariel oupphörligt huggit hårt i botten i grundbrotten. Kl 21.30 inleddes flottagningsförsöken, men först kl 23.50 kom Ariel med hjälp av egen maskin ut på fritt vatten efter 16 timmar på grundet. BB ankare och 30 famnar förlorades,halgattet på backen sprängdes och räckverket där bröts delvis ner. Ankaret hade lagts ut för att hindra Ariel att komma för nära den grundstötta danska ss Kai. Kl 00.10 lör 6.12 ankrat med STB+ 45 famnar. - Pejling visat läckage i aktre rännstenen och i maskinrännstenen, och tydligen hade även rodret skadats för när det lades hårt STB och maskin var igång märktes att propellern slog mot något hårt. Vind SW3, mulen luft. Lättat ankar 01.30 och fortsatt med eskort av en förpostbåt. Största försiktihet iakttagits med rodret då detta måste läggas STB över. Kl 13,445 fått lots vid Elbe III fyrskepp. Kl 15 passerat Cuxhaven och lämnat förpostbåten,BO och signalmatrosen. Kl 17.20 lotsbyte vid Brunsbüttel,förtöjt i slussen 17.50 - På grund av grundstötningen fick fartyget inte tillstånd av Kanalmyndigheterna att passera Kaiser Wilhelmkanalen innan dykare undersökt rodret och ett reservankare utriggats i stället för det förlorade BB-ankaret. Gåttut ur slussen 18.45 och förtöjt å anvisad plats i Brunsbüttel 19.45. Vind SW6, mulen luft och regn. - Kl 10 söndag 7.12 dykare gått ner och funnit att roderskäddan bräckts i propellerbrunnen,att roderstocken knäckts och ett propellerblad fått spetsen avslagen. Besiktningsmän fastställt att Ariel måste passera kanalen medbogserhjälp och att resan till Malmö måste företas i sällskap med annat fartyg eller bogserbåt. - Erhållit sjövärdighetsbevis tis 9.12 xxxx sedan reservankeret utriggats och påshcklats BB kätting. Avgått kl 10 fm under lots ledning med kanalstyrare ombord och assisterad av en bogserbåt. Kl 14.20 skiftat lots vid Nübbel. Kl 18.30 ankrat på Kiels redd i hård W storm öfr att invänta ss Sigyn som skall assistera till xxxxxxxxxx Trelleborg. Dessutom måste gott väder inväntas. Sigyn anlänt tors 11.12 men kvarlegat på grund av WSW storm, 7 Beaufort, med byig luft. Vind och sjö avtagit fre 12.12. Hivat upp och avgått i sällskap med Sigyn kl 07.30.Ankrat för natten kl 17.15 i mulen luft och regn vid Gjedser minspärr.Hivat upp och fortsatt lör 13.12 kl 07.30 och passerat minspärren kl 08 i SW sjö med slingring

ARIEL 5.12 41

och regnbyar. Anlänt till Trelleborgs redd kl 15.15 och ankrat för natten medan Sigyn fortsatt sin resa. Hivat upp och fortsatt söndag 14.12 07.20 un under lots ledning,assisterad av bogserbåten Flintrännan.Anlänt till Malmö kl 15 och förtöjt i Nyhamnen med STB sida till kajen kl 16.30. Hela resan länsat från BB rännstenar i akterrum och maskinrum.Om länsningen stoppas stiger vattent. Skador sannolikt uppstått på dynamon.

Malmö 14.12 41
Nils Johansson
Befh

SKNEIII 220 Maskindagboken

Tors 4.12 satt sjövakt vid midnatt. Eldat upp båda pannorna och börjat värma maskin. Avgått 09.15.Varierande manövrar till kl 10.10 ankrat. Lättat och avgått HF 12.17. FF 12.35 SF kl 14 Varierande manövrar till kl 14.30 FF. Omväxlande farter. Går i konvoj. Maskinens gång god.
Fre 5.12 stopp kl 07.50. Gått på grund.Full back 07.52.Stopp 07.54. Omväxlande FF och FB samt varierande manövrar till 12.30 då stopp i maskin. Står fast på grund. Omväxlande FF och FB från kl 21 samt varierande manövrar till 23.55 då stopp i maskin. Ankrat.Länsat ut en del vatten ur tank nr 4 BB.
Lör 6.12 Lättat och avgått SF 01.30 FF 01.47.Propellern slog emot något hårt föremål.Vid undersökning visat sig att propellern slog emot när rodret ligger hårt STB. Stopp 13.30.FF 13.53 fått lots SF kl 15 varierande manövrar till kl 18 då stopp i maskin i slussen i Brunsbüttel. SF kl 19.Stopp och väl i maskin 19.45.Länsat från akterpiken och BB rännsten i akterrummet. Länsat och fyllt i n del vatten i 4ans tank BB för att hålla fartyget rätt Troligen något läck i BB sida i rännstenaran i akterrummet ocj maskin-och eldrum. Vattnet ökan något när länsen är stoppad. Dynamon går inte så bra som före grundstötningen.

Crew list

Befh Nils Herman Johansson, Nyhamnsläge, 45 år (Gävle 12.11.41)
1e styrman Eskil Andersson, 39 år (3.10.41)
2e styrman Robert Larsson
Chief Knut Tjärnström, 59 år (20.8.41)
1e maskinist Erik Gidlöf
Stuert Per Larsson.
Kock Gustav Olsson
Timmerman Edvard Nilsson
Matros Edvin Mårtensson
Matros Sture Strömberg, 35 år (29.8.41)
Lättmatros Åke Bengtsson, 28 år (10.5.41)

Forts

ARIEL 5.12 41

Forts crew list

Lättmatros Henning Nilsson

Jungmän Ragnar Persson & Sven Dahlgren

Donkeyman Edvin Månss n

Eldare Gottfrid Olsson, Olle Håkansson & Karl Persson

Lämpare Gustav Bonander

Maskinelev John Kristofferson

Sjöförklaring i Malmö 18.12 41 kl 15.30

FörsäkringsAB SKN, Fylgia och Mälaren läto sig icke avhöra.

Befh Johansson: Ariels relativt stora vattenbarlast betingad av däckslastens beskaffenhet och höjd. Ariel skall den 19.12 dockas vid Hälsingborgs varv för reparation. Omöjligt att närmare ange skadorna innan hon dockats. Ankringsmanövrarna på Maas hade letts av lotsen. Inletts med STB-gir och en kort signal. Sedan backsignal - 3 korta .Lotsen gav själc signalerna i ångvisslan. Ariel kom att ligga nästan tvärs i den trånga farleden som endast i nödfall används som ankringsplats."West 10", som följt efter Ariel, hade med BB-gir sökt passera mellan Ariels akter och kanalbanken. Strax för om bryggan på "West10" ,som var placerad akterut, hade funnits en luftvärnspjäs på ett fundament och det var denna kanonlavettage som träffat Ariels akter.Under sin BB-gir drevs West 10 avden starka strömmen ner mot Ariel.Befh och lotsen ansåg att West 10 hade bort slå back istället. - I komvojen hade Ariel order att följa ledarfartyget på 2-3 fartygslängders avstånd. Befälet ombord fördes av BO (konvojofficeren) Denne gav order till rorsman och styrde inte efter sjökortet utan följde uteslutande ledarfartyget.BO hade inte vid något tillfälle under färden nämnt var Ariel befann sig. Det hade varit omöjligt för befh att å sjökortet exakt följa Ariels kurs. Visat sig helt omöjligt att hela tiden hålla samma avstånd till ledarfartyget som ibland gått långsammare,ibland fortare. Vid grundstötningen befann sig Ariel c:a 4 fartygslängder akter om ledarfartyget vars akterlanterna syntes tydligt.

1e styrman Andersson: Under ankringsmanövrarna på Maas begav sig 1e styrman till poopen för attvarsko om ev annalkande fartyg akterifrån.Då han såg "West 10" hade han ropat att Ariel låg stilla och lotsen hade avgivit 2 långa signaler men från "West 10" ropades bara i megafon:" " Heraus!!" - 1e styrman var vid grundstötningen på bryggan.Ariel befann sig vid tillfället en kabellängd akter om ledarfartyget.

Chiefen Tjärnström: I mässen vid grundstötningen.Genast skyndat ner i maskin men inte funnit några skador där.

ARIEL 5.12 41

Matros Strömberg: Kollisionsstöten knappt märkbar på bryggan. Stått till rors även vid grundstötningen . Efter några stötar hade fartyget stått stilla.

JungmanDahlgren: Utkik på backen. Strax efter grundstötningen sett en boj rätt förut,antagligen en utmärkande farleden. 1e styrman också sett bojen men lika lite som BO vetat vilket ändamål bojen tjänat. Dahlgren tidigare på dagen stått till rors och då haft att ta order av BO.

KK memorial 4.2.42 Ej för publicering

Konvojledarfartyget synes av allt att döma helt och hållet hava lett navigeringen utmed Holländska kusten. Sålunda skulle den tyska officer som avdelats för Ariel,enligt befh utsago icke ha navigerat fartyget efter sjökortet,utan uteslutande följt ledarfartyget på 2-3 kbl avstånd. Vid intet tillfälle hade han vare sig för befh eller vakthavande styrmannen yppat nåogot om styrda kurser eller positioner vid givna tillfällen. Ej heller hade befälet varit tillåtna att införa kompasskurser eller distanser enligt loggen i bryggkladden. Det synes mig därför ligga i öppen dag at skulden till grundstötningen ensam åvilar de tyska konvojpfficerarna.

Ex officio
Bo Bergström

Se även Rolf 28.10.41 -Hade grundkänning i Ariels konvoj

SKNEIII 220 BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ariel besiktigades i docka vid Hälsingborgs varv 9.1.42 ff.
Hon kom till varvet 19.12 41 och indockades samma eftermiddag.Utdockades först 22.1.42 och avgick 23.1 efter maskinprov i hamnen.
Varvet lämnat anbud på reparationen på 89.500:- kr
Total gick reparationerna på 90.340:-
Kaskoassuradörernas besiktningsman redan 20.12 41 satt upp sakeprotokoll. Ett flertal plåtar i BB och STB kölstråk skadats; särskilt svårt om BB. BB slingerköl skadad,spant och bottenstockar böjda. Akterstäven helt avbräckt,rodret skevt,propellern skadad.Hjärtstocken måste tas ner för översyn,propelleraxeln ~~dragas~~ indragas för besiktning,rorledning och styrmaskin öppnas mm. Maskineriet,som under flottagningsförsöken varit utsatt för hårda påfrestningar,måste undersökas och överses och cirkulationssystemet rengöras från sand. Ankarspelet öppnas för besiktning.

Specifikation grundstötningsskador

9 plåtar sTB, 3 kölplåtar och 22 plåtar BB riktas etc

Forts

ARIEL 5.12 41

11 bottenstockar & 11 spant stb riktas och delvis förnyas.
55 bottenstockar BB och 55 bottenspant BB riktas & delvis förnyas.
Slingerkölen BB delvis förnyas.
200 lösa nagåar i botten omnitas.
Rumsgarneringen förnyas till 20%.
Reparation av akterstäv och roder.
Ny propeller levereras av varvet.
Genomgång av styrmaskin och rorledning, genomgång av länsledningarna.

Specifikation flottagningsskador

Ha axeln på ankarspelet krökts.BB ankare förlorat sedan kättingen sprungit,härvid ramponerades halgattet och barriären på backem om BB. Maskineriet utsatt för stira påfrestningar.Alla bäddar måste undersökas, bottenventilerna öppnas, huvud-& hjälpkondensatorena gås igenom mm El generatorn kortslutits genom vibrationerna i fartyget vid flottagningsförsöken. Måste omlindas iland.

Kollisionsskador

3 häckplåtar intryckts, 2 häckspant brutna,poopbarriären intryckt,lodapparaten böjd,ett strömankare förnyas. Mamn och hemort nymålas.

Assurans

SKN 11.9.42 efter dispache utbetalt 111.273:43
Generalräkningen slutat på 118.802:99 den 11.4.41 inkl. hyror,försening, bunkers, bogserbåtar, lots, kost, assistans i 2 dygn, krigsriks, sjöförklaring och reparationer.
Dispache given i Stockholm 11.8 42 av G.Hasselrot.

HISTORIK

Egna noteringar

Lastångare på 1773 brton byggd 1920 vid AS Balticavaerftet i Köpenhamn av stål. (Ex Öresund, Danemark) L 83,7 B 12.2 Tillhörig red AB Atos ((Allan Börjesson) i Hälsingborg. Inköpt från Köpenhamn 1927. Enkeldäckad med lång brygga och back,kryssarakter, 4 luckor,2 master,6 bommar.3100 dw 668 ihkr triplemaskin från Helsingörs varv. Den 18.3.34 på resa till Göteborg med apelsinlast fick Ariel grundkänning utanför Cabo de Palos på spanska sydkusten och måste sättas på grund svårt läck. Annars var 1941 ett speciellt olycksår för Ariel. Först en kollision utanför Brunsbüttelkoogs sluss den 24.7.41 med ss Binnheim av Bremen på 4794 brton B-37 i Burntisland som under rundsvängning på redden utan att ge några signaler med sin stäv slog ett stort hål i Ariels BB bog 2 meter akter om ankaret. Ariel var på resa Luleå-Rotterdam med malmlast fick efter prov reparation tillstånd att fullfölja sin resa och reparerade i augusti vid Hälsingborgs

ARIEL 5.12 41

varv. 18.10 41 till ankars på Maas draggade Ariel på grund men fick inga skador. 23.11 41 kl 05.30 på resa Gävle-Rotterdam med 2944 ton järnmalm fick Ariel under ankarlättning 3 sjömil Ö Altenbruch i frisk SO vind och mörker bottenkänning på en bank, försenades och måste invänta en annan konvoj som agvick kl 11 mån 24.11 – Den 5.12 41 på återresan till Malmö med kokslast grundstötte Ariel i Kielbukten, förlorade BB ankare och måste kasta 20 ton koks överbord för att komma flott. En cementkista måste byggas i akterstäven i Kiel innan hon fick avgå. – Under resetan av kriget syns inget särskilt ha hänt fartyget utöver en kollision 14.4.43 vid Själlands rev då hon påseglades av 3-mastskonerten Jylland av Frederikshavn och fick 8 meter av BB brädgång intryckt. – Inte heller efter 1945 hände något särskilt Ariel förrän den 6.3.52 då under lossning i Dakar plötsligt aktermasten bräckts 3 meter över däck och störtade överbord, beroende på felgjutning av godset vid 3ans bomfäste. Det blev stora skador på poopen, akterdäck, bommar och winschar. – I okt 1953 såldes Ariel till Navegacao Savonia i Rio De Janeiro och övertogs i Göteborg den 9.11.53.

28.2 43 [illegible]
28 7 43 Bombad i Hamburg
29 7 43 Bombad.

DAISY 7.12.41

RAMMAD I FEHMARN BÄLT AV OMOTIVERAT GIRANDE BÄRGNINGSÅNGAREN A. KÜHLING

Rapport

Avgick Brake tors 4.12.41 destinerad till Rostock med rumslast av 1245 ton kol. Djupg F. 15′4″ - A 15′4″ 15 ombv.
Sön 7.12 kl 11.35 kolliderat i Fehmarn Bält vid vaktfartyget å lat N 54 22′- long O.12 05′med bärgningsfartyget Adolf Kühling av Kiel ((268 brton Byggt 1925)) som underlät att taga ut STB-giren så atthon gick klar Daisys BB låring. Vind SW 6, grov sjö med överstänk,mulen luft, god siktbarhet. - 2e styrmans vakt.Utkiken var vid kollisionen på väg att avläsa loggen. Adolf Kühling iakttogs först c:a 20 minuter före kollsionen i magn N 68° O. Tyskens fart till synes 10 knop.Inga signaler avgasv av något av fartygen. Orsak var det mötande tyska fartygets fullkomligt oförstående manöver att ej uttaga STB-giren så det gick klart Daisys BB låring. Vid kollisionen stävade Daisy i S 68° O och tysken i c:a S 22° W. Daisys brädgångar blev upprivna på BB låring där ett hål 1x 2 meter uppstodc:a en meter från vattenytan, ledningsblocken till styrledningen BB slets bort och roderkättingen klämdes fast. Träbeklädnaden skadad i salongen och närmaste hytten.

Rapport

Kl 10.20 f.m passerat boj nr 13, logg = 48′, satt magn kurs S 68° O.
Kl 11.35 blev fartyget påseglat av bogerbåten Adolf Kühling från Kiel varvid ett c:a 2 meter långt och en meter brett hål uppstod i BB låring och roderledningsblock lossrycktes. Då roderledningen härav ej fungerade blev fartyget manöverodugligt och då vinden var hård tilltagande och fara förelåg att fartygetkunde vattenfyllas beslöt befh att angöra närmaste hamn som var Warnemünde. Anmodade Adolf Kühling att bogsera. Kl 12 ankrade och inväntar bosgerbåten. Kl 13 fått bogserkabeln ombord från bogserbåten.Kl 13.45 lättat ankar samt påbörjade bogseringen. Kl 17 ankrat utanför Warnemünde.

Tillägg till rapporten.

Sedan boj nr 13 å lat N 54 24′ - O.11 54 passerats,sattes magn kurs S 68° O för vaktfartyget på lat N 45 22- O. 12 05. Distans mellan bojen och vaktfartyget = 6½ naut. mil. -Vid omkring 1½ mil W vaktfartyget observerades bärgningsångaren Adolf Kühling kommande öster ifrån,styrande c:a S 45° W för vaktfartyget,kommande från minspärrem Gjedser-Warnemünde. Båda fartygen måste enligt bestämmelserna passera vaktfartyget pm sin BB-sida. Adolf Kühling nådde först vaktfartyget ochändrade kursen till c:a magn S 22° W för Warnemünde, men underlät att ta ut STB-giren så att hon gick klar Daisys BB låring,varpå kollisionen följde. Daisy bibehöll sin kurs och fart - S 68 O, 8 mil,- intill kollisionen.

Rostock 10.12.41
David A.Johansson
Befh

DAISY 7.12.41

Journalutdrag

Tors 4.12 kl 13,20 avgått Brake med lots ombord. Fortsatt u. vanliga rutiner
Lör 6.12 Kl 10.15 anlänt Holtenau där kursanvisning för färd genom Fehmarn Bält erhölls av de tyska marinmyndigheterna.
Sön 7.12 Kl 10.20 passerat boj nr 13 (Se rapporten) Trimmat hålet över ytan. Efter kollsionen fått bogserkabel ombord 13.00 och påbörjat bogseringen Kl 14 sprängdes bogserkabeln. Fått kabel ombord igen 14.25 och fortsatt under bogsering. Kl 17 kastat loss kabeln och ankrat utanför Warnemünde med BB + 30 famnar. Kl 23 fått lots ombord.Stämplat hålet.
Mån 8.12 08.30 fått ombord bogserkabeln från A,Kühling.Vid ankarlättningen konstaterades det att ena ankarflyet var avbrutet. Under bogseringen sprängdes halgattet på backens BB-sida varvid kabeln rycktes loss och rev med sig en del av räckverket och 2 pollare. 08.45 sprang kabeln av. Ankrat med båda ankarna. Kl 01.30 reparerat roderledningen provisoriskt ochhgåått innanför pirarna för egen maskin varefter 2 bogserbåtar assisterade fartyget till anvisad plats i Warnemümnde. Cementkista byggts.
Tis 9.12 Kl 10.15 förhalat till Rostock med egen maskin u. lots ledning, ass. av 2 bogserbåtar. Kl 12 förtöjt vid Neptunwerft i Rostock för provisorisk reparation. Rostook 10.12.41

Befh

Crew List

Befh David Albin Johansson, Villa Home, Ödåkra, 9.11.82 i Vadstena
1e styrman Ernst Victor Boogstedt, 3.1.93
2e styrman Per Ivan Kappelin,Malmö, 21.8.18 i Skanöd
1e maskinist Karl Gustav Wrandel, 7.12.95
2e maskinist Nils Lindblad, 3.10.96
Stuert Gunnar Alfred Karlsson, 5.12.05
Ko( ) Axel Egon Nilsson, 8.11.07
Timmerman Axel Bernhard Jönsson, 7.11.09
Matros Gustav Åke Johansson, 31.5.15
Lättmatros Henry Martin Kristiansson, Skillinge, 2.3.22 i Skillinge
Lättmatros Olof Oskar Lundin, 20.4.22
Jungman Sven Orvin Larsson, Trelleborg, 28.10.18 i Trelleborg
Eldare Manfred Eriksson, 8.9.97
Eldare Nils Otto Petterson, 21.1.21
Eldare Sven Einar Lilje, 7.2.17

Sjöförklaring på vicekonsulatet,Rostock 22.12 41

Konsul Friedrichs Hintz.
Tolk Fräulein Reppenhagen.
Bisittare: Befh på m/aux Nössan,kapten Freudenthal, Eskilssäter.
Utdraget ur skeppsdagboken upplästs på tyska.

DAISY 7.12.41

Forts Sjöförklaringen

Befh Johansson: Jagkan inte förklara.När olyckan inträffade varjag i salongen akterut och gick omedelbart på däck efter kollisionen och sedan jag tagit enöverblick över skadorna såg jag genast att de var av den omfattningen att närmaste hamn måste angöras. Som var Warnemünde.Jag anmodade Adolf Kühling om bogsering.Det är allt jag kan säga i detta.

2e styrman Kappelin: Vakthavande på bryggan. Det var jag som satte kursen. Jagtog ut den magnetiska kursen mellan boj 13 och vaktfartyget till S 68° O. Adolf Kühling observerades på ungefär 3′avstånd på BB sida i ungefär 3 streck på bogen. Då fartygen var ungefär 500 meter från varandra var Adolf Kühling i ungefär 2 streck för om tvärs, och gör så Adolf K. plötsligt en BB-gir så att hon stävar rakt mot Dagnys brygga. Strax därefter girade Adolf K. STB men för sent så att hennes stäv träffade Daisys BB låring. Daisy behöll sin kurs S 68° O tills efter koliisionen och farten 8 knop bibehölls tils efter kollisionen då maskin stoppades.

Lättmatros Kristiansson: Till rors vid kollisionen.Ingetatt tillfoga.

Jungman Larsson: Just läst av loggen akter och kommit midskepps igen då kollisionen inträffade.

KK memorial 10.2.42.

Enligt Daisys sjöförklaring vill det synas som om Adolf Kühling ensam var skuld till kollisionen. Den tyska sjöförklaringen är inte tillgänglig. Det är därför omöjligt att rätt bedöma vem som var orsak till kollisionen.

Ex officio
Bo Bergström

Ej på SKN. Bedömt som civilhaveri.

Eget Historik (Förlist 22.1.1951)

Lastångare på 1082 brton byggd 1883 vid R.Cragg & Sons i Middlesbrough av järn. (Ex Stokesley) L 67,8 B. 9,7 Tillhörig red AB Alicia (Konsul Harry Bratt) i Göteborg. Inköpt sept 1929 av det nybildade rederiet som Stokesley från H.Rich.AAss i Oslo. Welldäckad med 2 för- & 1 akterlucka. 1350 ton dw. 440 ihkr compoundångmaskin från Westgarth,Inglish & Co i Aberdeen. Stokesley bygged 1883 för mr T.English i Leith,mätte då 1076 brton och var brigantinriggad enligt dåtida "fashion." Kölen var därför kraftigt tilltagen. 1883-1912 gick hon i trampfart och bytte ägare många gånger. I mars 1912 såldes hon för 5500 pund till Oslo och inbringade under första världskriget sin ägare en förmögenhet. Efter 46 år som Stokesley blev hon Daisy 1929 då hon inköptes till Sverige. Gick efter krigsutbrottet 1939 mest i Östersjöfart och efter 9.4.40 uteslutande i Östersjön. -Natten till 15.11.39 på sydgående med trälast grundstötte

DAISY 7.12.41

Daisy vid Tyseruds Kulle i Torhamns skärgård p g av hård strömsättning. Tog sig själv flott med läcka i förpiken sedan 16 stds virke kastats överbord. Ankrade vid Aspö för dykarundersökning. - Daisys enda krigsskada uppstod 24.7.44 vid en bombraid mot Bremen. - Efter kriget gick hon mest i kolfarten på Polska och tyska hamnar. - I juli 1949 invigde hon den nybyggda kajen i Sczeczeins hamn.Daisy var nu den äldsta ångaren i Göteborgflottan och en av de äldsta i Sverige, och hennes sista resa kom att gå från Bureå med en rums-och däckslast av 380 stds plank och Bräder till Hull . Kl 02 22.12.51 rände hon med 8 knop i klar sikt och lätt bris efter fyrförväxling hårt på grund på Maragrundklacken, 2 km SO Holmögadds fyr i Ö[illegible]ra Kvarken och blev stående uppränd på grundet ända till midskepps. Braket hördes till fyren där man slog larm. Förrummet vattenfylldes snabbt menbesättningen stannade ombord eftersom ingen fara förelåg, och natten till s[illegible] 23.12 kom Neptunbolagets Atlas fram och ett forcerat arbete att lossa fördäckslasten vidtog sön. morgon. Ett 70-tal män från Holmöarna hade uppbådats och natten till julafton 24.12 då vinden friskade till 12 sek.meter buntedes i skenet av starka lampor däckslasten i stora flottar som motorbåtar bogserade in och förtöjde i en skyddad vik vid Norrgadden. Sedan ångarens egna pumper och en pump som letts ner i rum 2 på julaftons morgon nästan länsat förrummet gjordes ett flottagningsförsök. Då Daisys maskin satte på full back började dock vattnet hastigt stiga i förrummet och försöket uppgavs. Nu började även eld-o maskinrummet vattenfyllas. Julafton hade ingått med hård Sydlig kuling,stormvarning var utfärdad och bränningarna bröt rakt mot fartyget som låg mycket illa till för sydliga vindar. D[illegible] lossningen avbröts hade all fördäckslast bärgats , c:a 80 stds. Livräddningskryssaren A.R.Appelberg började på e.m ta ombord lossningsmanskapet medan besättningen 17 man sökte fira jul ombord. Julgranarna i mässarna kunde dock inte tändas p.g av ångarens hårda stampande i sjöhävningen och julbordet kanade hit och dit innanför slingerskotten. Kock var Alf Nilsson från Urshult. Någon disk blev aldrig nödvändig. Det var dags att överge fartyget på kvällen i 16 sek.meters S. kuling. A.R.Appelberg tog upp samtliga 17 inkl befh O.K.Hökman,Göteborg och nygifte 2e maskinisten Arne Nelson med hustru Inger som glömde brudbuketten. Nästan alla personliga ägodelar fick man annars med sig. Vid midnatt landsattes de räddade i Holmsund och fortsatte i buss till hotell i Umeå. Juldagen bröt sjön våldsamt över Daisy och annandagens morgon var fartyget i 22 sek.m:d SW försvunnet från Malmgrundsklacken.Massor av virke och spillror skingrades uåt Bottenhavet. Fyrpersonalen kunde konstatera att fartyget slagit runt och låg med masterna pekande ner i djupet och STB-sidan strax under ytan. STB bryggvinge syntes då och då i brotten. - I storm och svår sjöhävning reste sig vraket den 17.5 1952 på rät köl och bröts itu vid bryggan. 10000 plankor ur rumslasten drev

DAISY 7.12.41

iland på Norrgadden och bärgades under de närmaste 3 dygnen av befolkningen I juli 1952 undersökte dykare från Neptunbolaget vraket och fann akterskepp et liggande med 90 BB slagsida underdet att förskeppet,brutet på akterkant av lucka 2, låg med den upprivna bottnen upp och 5 meters mellan fartygshalvorna. Vraket utbjöds av FörsäkringsAB Ocean till försäljning i aug 52. I mars 1953 framhöll Lotsstyrelsen att Daisys fyrförväxling måste vara uppkonstruerad. Det är knappast möjligt att förväxla ljuskaraktärerna från fyren Holmögadd och fyrskeppet Östra Kvarken.Daisy hade radiopejling men den användes inte timmarna före grundstötningen. 1e styrman, som avlöst befh vid midnatt, hade endast fått 5½ timmes vila på sin frivakt efter att dessförinnan ha stått oavbrutet på bryggan från kl 07 till 18.30. Ie styrman ville vid sjöförklaringen 2.1.52 i Umeå göra gällande att rorsmannen , en jungman, förväxlat fyrljusen men rätten fastslog att det åligger styrman att kontrollera vilka fyrar man styr efter.

HEMLIG

ALFA 8.12 41

HEMLIGSTÄMPLADE STORMSKADOR I ENGELSK KUSTKONVOJ I THURSO BAY.

Journalutdrag.

Avgick tis 2.12 41 från Clyde destinerad till London med rumslast av 1619 ton socker i säckar. Djupg F 14'2" - A 15'10" 20 ombv

Ons 3.12 Anlöpt Oban i väntan på konvoj.

Tors 4.12 kl 14.30 lättat ankar och avgått i konvoj från Oban. På e.m blåst upp till SW kuling.

Lör 6.12 NW storm med hårda regnbyar. Kl 14 ankrat i Thruso Bay på order av Commodoren. Kl 15.45 lättat på order av Commodoren. Kl 18 måste alla fartyg i konvojen lägga bi på order fårn Commodoren.

Sön 7.12 NNW storm med hög brytande sjö, ständig överspolning.Legat bi mellan Dunnet Head och Sule Skerries. Kl 06.30 en brottsjö slagit in STB salongsdörr och fyllt salongshuset med vatten. Dörröppningen provisoriskt tätats med träplan och stöttor.

Mån 8.12 N storm. Kl 01 varskoddes från maskin att rännstenarna fyllts med vatten och länsningen igångsattes genast. I något avtagande sjö vänt och länsat mot Pentland Firth kl 04.30 sedan i BB rännsten pejlats 5'6" vatten och i STB rännsten 3'. Läckaget lokaliserats till brunnen om STB där skottet till mellandäck tryckts in så att en läcka öppnats mellan plåten och vinkeljärnet. Trots provisorisk tätning av läckan minskade inte läckaget i rummet och man beslöt söka nödhamn i Scapa Flow. Kl 12.30 ankrat vid Scapa Flow. Vid inspektion av förrummet befanns en mängd vatten ha inträngt å mellandeäck och därifrån runnit ner i underrummet.En stor del av lasten sannolikt skadad och förstörd.

Konstaterade skador;

Ankarspelets ångrör krökt och läck, en del av räcket på backen och en wirerulle bortslitna, 7 ventiler spräckta, läcka i skottet till eldarskansen, STB & BB kaminrör avslagna och läcker vid däck, STB salongsdörr inslagen och alla salongsinventarier och en hel del av befh och sturets ägodelar i salong och pentry förstörts, landgången och en lotslejdare som legat surrade på lucka 2 spolats bort, en längre och en kortare lejdare sönderslagna, pentryskylightet skadat, tre räcken på båtdäck bortslitna, jollen kastats ur surrningarna mot karthuset och skadats, läckor i båtdäck om BB, en målarflotte och en trall midskepps sönderslagna, en verktygslåda surrad på båtdäck spolats bort, 4ans luckpresenning uppriven, poopräcket och ankarlanternan skadade, pejlröret till aktre rännstenen STB krökts, en bult i hjärtstocken bräckt,rodertrallen akterdelvis sönderslagen, diverse löst gods spolats överbord samt div mindre däcksskador.

Maskindagboken

Mån 8.12 kl 01 började vatten komma från båda kolboxluckorna ut på eld-

ALFA 8.12 41

rumsdurken.Länsningen igångsattes omedelbart såväl från maskin som förrummet med alla pumpar. Diverse omkopplingar av sugrören till donkeypumpen måste göras enär rören stoppades upp av medföljande kol.Länsningen pågick till kl 23 då vattnet sjunkit under durknivån = 1'6".
Ons 10.12 Vid undersökning av cirkulationspumpen befanns mellanväggen mellan sug- & trycksidorna bockad samt samtliga bultar sorungna i densamma.

Crew List

Befh Karl Torsten Olsson, Åhus, 27.8.08 (15.3.40)
1e styrman Bengt Aronsson, 23.9.07
2e styrman Axel Lindström,Halmstad, 31.3.88 (17.3.40)
Chief Johan Leonrad Andersson,Stockholm, 22.1.87 (10.12 40)
2e maskinist Johan Karlsson, 13.7.93
St[illegible]rt Kuusta Justen, 24.4.07 (Finsk)
Kock Gustaf Boberg, 28.2.94
Mässuppassare Allan Perry, 11.11.22 (British)
Matros Calmdon Brahim, 8.3.93 -"-
Matros Fritz Jönsson, 6.9.03
Matros Harry Mathiesen, 1.11.22 (Estland)
Lättmatros Heine Johannesen, 17.3.18 (Dansk)
Lättmatros Bror Johansson, Varberg, 25.7.20 (17.3.40)
Lättmatros Hans Röre,Slage,Norge, 31.10.11 (15.11 41)
Donkeyman Herman Rose, 20.1.88 (Est)
Smörjare Jaan Laidna, 28.10.14 (Est)
E[illegible]are Jerker Nilsson, 3.3.21
Eldare Birger Sjöquist, 16.10.?
Eldare Arnold Ovnapuu, 26.2.19 (Est)
L[illegible]pare Sven Karlsson, 1.10.21

Sjöförklaring på generalkonsulatet i London 6.1.42

Sakkunniga: Befh å ss Japan,sjökapten Lars Hugo Alrik Berggren.

Befh Olsson: På e.m 4.12 ankrade konvojen i Thurso Bay i SW kuling på order av commodoren. Sedan vinden dragit över till NW storm kom order att lätta och fortsätta resan 15.45. Då stormen fortfor måste alla fartyg i konvojen kl 18 lägga bi. Under söndagsdygnet 7.12 fortfor stormen från NNW med snö-och regnbyar,hög brytande sjö och ständig överspolning. Kl 06.30 c:a 15 sjömil NW Dunnet Head slog en brottsjö in STB salongsdörr så att salongshuset fylldes med vatten och svåra skador anställdes på inredningen. Mån 8.12 drog stormen över till N med något avtagande sjö. Kl 01 varskoddes befh från maskin att rännstenarna var fulla med vatten

ALFA 8.12 41

Länsning igångsattes omedelbart. Kl 04.30 vände fartyget och länsade mot Pentland Firth. Läckan lokaliserats till brunnen om STB. Då vattnet ej minskade ens efter prov. tätning beskÖt befh.söka nödhamn i Scapa Flow. Efter ankomsten dit länsats med egna pumpar till kl 23 då vattnet sjunkit till 1½'. Efter lossning i London konstaterats att 60 ton av sockerlasten skadats. Varje lucka varit skalkad med 3 presenningar.

1e styrman Aronsson & Chiefen Andersson bekräftat befh utsago. Chiefen förklarat att maskinen fungerat utan anmärkning under resan.

Lättmatros Johansson: Till rors då STB slaongsdörr slogs in. Alfa låg då på kursen.

LättmatrosRöre: Utkik på bryggan vid samma tillfälle. Brottsjön var utomordentligt kraftig och slog även över bryggan så att Röre på lä bryggvinge blivit helt genomdränkt av vattenmassorna.

Se Alfa 3.11 41 flygattack off Grimsby

Egna noteringar. Låg tysk flygaktivitet

Minfällning och attacker mot fartyg sysselsatte Luftwaffe i dec 1941 men dåligt väder reducerade flyganfallen i övrigt till ett minimum. Natten till den 8.12 bombades dock Grimsbyområdet och följande natt Whitley Bay distriktet. Plan kunde dyka upp när som helst på de mest oväntade platser, gå i låganfall med maskingevär och fälla några bomber för att sedan snabbt försvinna igen. På nyårsafton opererade 55 tyska plan längs NO-kusten av vilka hälften bombade Newcastel-uopn-Tyne's utkanter.

T.Fredh: Utanför Spärren (1981)

Efter Atlands sänkning 25.3.43 gick 1e styrman Erik Ohsman, Malmö, på Alfa och Torkel i Engelsk kustfart innan han i aug 43 övertog Hjelmaren för 2 års färder i konvojer . Ohsman för Fredh berättat att " På Alfa gjorde vi befäl en framställning att få fram någon form av skydd mot de ideliga flyganfall vi blev utsatta för. Till sist fick vi ombord en kanon och några engelska skyttar, När de inte hittade något fientligt flyg, roades sig skyttarnamed att pricka de spärrballonger som Alfa hade på för- och aktermasterna." (Kommentarer överflödiga)

SKNEIII 252 Inga krigshavrier på SKN

Den 2.1.43 på resa London-Kings Lynn i barlast ,befh T.Olsson, kolliderade Alfa kl 21.15 med ett fartyg i konvojen som i NW kuling med hårda regn- och hagelbyar kom upp tvärs Alfas kurs och tände sina lanternor några sekunder innan sammanstötningen. Kollisionenblev dock lätt och Alfa fick inga skador. Det andra fartyget visade sig vara ss Finland av London på 1333 brton. Inga fler krigshaverier på SKN om Alfa.

ALFA 8.12 41

HISTORIK

LaståQngare på 1242 brton byggd 1922 vid Ph.Stuhrs Mska i Aalborg av stål. (Ex Kalmarsund XI, Senta) L. 71,7 B 11 Tillhörig red AB Alfa (Allan Börjesson) i Hälsingborg, som inköpte ss Kalmarsund XI i aug 1929 för 365000:- från Ångf AB Kalmarsund i Kalmar och satte in henne i massafarten. 1950 dw Raised quarterdäckare med 4 luckor, 2 master, 414 ihkr triplemaskin från A/S Frichs i Aarhus. Byggd dom Senta för ett dansk rederi 1922 men redan i juni 1923 såld till Kalmar. - I jan 1932 avled befh Erik Sjögren,Hälsingborg, 53 år, ombord i Dakar. - Alfa gick juni 40- juli 45 i engelska kustkonvojer m hörde till turbåtarna. Den 20.1.46 på resa Köpmansholmne-Hull med rums-& däckslast av 630 stds trävaror fick Alfa i hårt väder i Nordsjön 20 STB slagsida,förlorade däckslast och fick ovanbordsskador innan hon den 24.1 kl 23.30 kom in till Hull. I juni 1947 såldes hon för 1.100.000 kr till förnyade Ångf AB Götha (G.A.Bratt) i Göteborg och övertogs i Nizza i juli ,omdöpt till Hollandia. Befh Torsten Olsson överlämnade 18.8.47 i Göteborg befälet till Alf Gustav Botvid Arvidsson som sedan förde Hollandia på Göthalinjen till Amsterdam,Rotterdam,Antwerpen,Rouen fram till 1957 då hon såldes till Panama. - Den 30-31.12.51 på resa till Rouen med styckegodslast fick Hollandia så stora skador i hårt väder i Skagerack att hon måste återgå till Göteborg.15'WtN Hirtshals nyårsafton kl 07.30 bröt en brottsjö över backen och begravde hela ångaren från för till akter. Båda förluckorna revsupp, eldarskansen i backen vattenfylldes, 6 stora traktorlådor på fördäck krossades och förliga salongsskottet trycktes in mm Då Hollandia 07.50 skulle läggas undan vind och sjö bröt en svår sjö in midskepps och vattenfyllde bl.a befh hytt,sjukhytten, proviantförrådettoch hyttgångarna midskepps.Trots de oerhörda påfrestningarna uppstod inget direkt läckage. Kl 12 11 Beaufort SSW. Hollandia kom in till Göteborg kl 19 med tarmar från sönderslagan däckslast fladdrande i riggen. Kunde 5.1 avgå igen på sin resa. - I nov 1957 såldes Hollandia för 65000 pund till C:ia Julianico SA i Panama (Jean Courpas,Marseille) och lämnade Göteborg som "Julia C." avPanama. I mars 1960 meddelade Lloyds att Julia C sålts till Liberia och blivit ss Aladdin.

NINGPO 11.12.41

SKÖTS I BRAND PÅ BRITTISK ORDER I HONGKONG SEDAN BOTTENVENTILERNA ÖPPNATS.
FEM ÅRS GOLGATAVANDRING FÖR BESÄTTNINGEN I SHANGHAI.
TRE MAN MÖRDADE, TRE DOG AV SVÄLT OCH UMBÄRANDEN
24 ÖVERLEVANDE HEM FÖRST DEN 2 JANUARI 1946.

Extract from the logbook of m/s Ningpo

Monday 8.12.41 at about 8.30 an airriad occured,directed against Kowloon aerodrome and ships at anchor in Kowloon Bay. At the bombing all work stopped onboard, 10.30 all workmen went ashore.Several bombs were dropped close by and the ship rocked by the explosiones At 11.45 hove up anchor and were towed out to what was considered a safer anchorage.12.45 dropped anchor, port anchor with 60 fathoms of chain.

Tuesday 9.12 Several bombraids with bombd dropping round the vessel causing great vibrations.

Wednesday 10.12 at 10.30 a Government Ship came alongside to evacuate the crew,because the ship very probably would have to be scuttled. Part of the crew had already left the ship,owing to the repeated bombing raids. The master and 9 officers and men stayed onboard. At 18.30 orders were received from the British Authorities to scuttle the ship,like the rest of the ships in the port. Failing to do this,the vessel would be sunk by gunfire.All communications with shore were forbidden. As the water was only 36′, it was considered the lesser evil to scuttle the ship,as she could easily be salved afterwards. The chief and 1st engineer opened up the necessary valves in the engine room andlater the remaining crew went into the lifeboats and pulled in to Queen′s Pier.Owing to the short notice given,only a small part of the belongnings could be saved.As all hotels and houses were crowded with panicstricken refugees from Kowloon,it was impossible to get proper quarters for the crew.

Thursday 11.12 Ship has sunk by the after end.The master has made several attempts through the Harbour Master and the Naval Authorities to get permission to visit the ship,but without success. Everything has been done with the aid of the consul to get better quarters for the crew but without result.The Harbour Master and the Hongkong Government accepted the responsibility for the scuttling.Telegram sent to the owners.

Friday 12.12 Observed from shore that the ship has been shot ablaze .Great flames showing from forward and amidships. Observed several bombraids against the ship. Sent written protest to the Hongkomg Government throug the Swedish Consulate. Telegram sent to owners.

Saturday 13.12 Ship still blazing, covering also the after part.

Sunday 14.12 The blaze onboard still continuing.

Monday 15.12 Fire onboard continues. Crew signed off at the consulate. As

NINGPO 11.12 41

it is impossible to get funds,the crew has accepted payment later. The Hongkomg Government has accepted responsibility in a letter to the consulate. Hongkong Dec 15th 1941

Geoffrey Miskin Ragnar Wilhelm Ahlborg
Consul for Sweden. Master

Maritime Equiry

Kl 11 f.m. mån 5.1.42 hölls en kort förrättning på svenska konsulatet, 4 des Voeux Road Central, i närvaro av konsul Geoffrey Miskin,befh Ragnar Ahlborg, 1e styrman Gottfrid Wilhelm Lundin, chiefen Per Johan Boman, 2e styrman Anton Wilhelm Forsberg och 1e maskinist Ture Algot Andersson och 2 norska sjökaptener,Halfdan Kvamsö från sänkte ss Haraldsvang av Haugesund och Olav Gundersen från ss Wyern av Tönsberg. Logboksutdrag och befh rapport upplästs liksom a letter of protest to the British Government, daterat 12.12.41.

The consul then asked captain Ahlborg whether any written official instructions had been given him by the Government to scuttle the ship.

Ahlborg: " No sir! I asked for it,but was told that I could not have it at present."

The assessor captain Kvamsö asked Ahlborg: " When you got the instructions to scuttle your ship,did you protest immedieately against the scuttling?"

Ahlberg:I did so immediately verbally,and afterwards in writing through the consul to the British Government."

Question by Kvamsö: " Did you inform them that yours was a neutral ship?"

Ahlborg:" Yes!"

This concluded the proceedings

SURVEY REPORT

The ship a constructive total loss

S.K Heiberg,M.I.N.A, ships surveyor, ombud för SÅAF, inspekterade 18.3.42 Ningpos halvsjunkna utbrända vrak i Kowloon Bay i sällskap med mr Shinodaki,representeing the Japanese Authorities, och Ningpos Befh,Chief och 1e styrman. Halv ebb rådde och fartyget låg på 36′ vatten med 35° BB slagsida då vattnet stod upp på halva luckkarmarna på lucka 3 och akterdäck låg 6′ under ytan. Från förliga kollisionsskottet och fram till förkant av lucka 4 var vraket totalt utbränt men svårt bucklade däck och förvridna hopfallna däckshussidor. I maskinrummet stod vattnet upp till maskintoppen och av vad som synes var alla trunkar,gretingar ,skott etc svårt bucklade och förvridna,antagligen även på grund av granatträffar. Oskadat ombord var endast ankarspelet,master och samsonposter, lastbommarna och 3 winschar på akterdäck.

((Heiberg var SÅAF:s ombud i Hongkong)

NINGPO 11.12 41

Utläckande dieselolja från bottentankarna måste ha underhållit branden ombord som inte dog ut förrän den 17.12, ungefär 5 dygn efter det fartyget skjutits i brand. Granathål och plitterskador talade för att fartyget utsatts för artillerield från Victoria-sidan. "Accordnigg to the survey now taken place and also taking into consideration the previous damages sustained to the vessel through the mine explosion in Singapore on 14th june 1941 and which damages had only been partly repaired, I consider the m/v Ningpo a constructive total loss,and that same is principally due to shelling and consequent fire." Hongkomg 18th March 1942. S.K.Heiberg. M.I.N.A."

KK (H) vol 24 CREW LIST

Befh Ragnar Wilhelm Ahlborg, Nya Varvet, 28.9.87 (Sedanmars-41i Manilla)
† 1e styrman Gottfrid Wilhelm Lundin,Nya Varvet, 8.11.99
2e styrman Anton Wilhelm Forsberg, Ljungskile, 21.2.07
† 3e styrman Paul Ingvar Lindquist, Rotholma, Herräng, 7.11.10 (Jan 40)
Chief Per Johan Boman, Aspenäs, Lerum, 20.9.90
1e maskinist Ture Algot Andersson, Göteborg, 21.2.97 (Nov -38)
2e maskinist Eric Adolf Nestor Hellqvist, Göteborg, 6.5.10
† 3e maskinist, Karl Wilhelm Andersson, Göteborg, 31.8.02
Timmerman Victor Hugo Lind, Göteborg, 8.5.92 (April -38)
Båtsman Karl Albert Johansson, Göteborg, 1.3.95 (Nov - 38)
Matros Karl Alfred Falk, Grundsund, 10.1.97
Matros Alfred Lundberg, Klippan, 18.9.95
Matros Sven Ebbe Hansson, Osbyholm, 28.6.09
Matros Robert Nielsen, Sylvgade 31,Köpenhamn, 28.8.15 (Dansk)
Lättmatros John Axel Wilhelm Lindgren, Hälsingborg, 19.5.21
Lättmatros Niels Andersen Sepstrup, Nybo Station,Jylland, 12.9.19 (Dansk)
Lättmatros Sven Erik Christensson, Falkenberg, 13.9.21
Lättmatros Sten Evert Nilsson, Malmö, 29.8.21
Lättmatros Algot Sture Sigvard Karlsson, Borrby, 2.4.18
Lättmatros Gösta Edvard Hassel, Kalmar, 9.2.02
Lättmatros Agne Helmer Gustavsson, Höganäs, 13.6.17
1e motorman Nils Bernhard Liljengren, Malmö, 16.1.11
† 1e motorman Erik Gunnar Lundberg,Tallåsen, 24.2.94
1e motorman Karl Oscar Almqvist, Mölndal, 27.2.98
† 2e motorman Arthur Vallentin Svensson, Karlshamn, 25.5.10
2e motorman Gunnar Arthur Pålsson, Bjuv, 4.5.09
2e motorman Alfred Mauritz Stig Bergman, Solstadsström, 9.4.93
2e motorman Åke Werner Andersson, Göteborg, 8.2.20
Steward Sven David Nilsson, Aspenäs, 30.7.97
1e kock Gert Theodor Larsson, Hälsingborg, 28.4.12

Forts

NINGPO 11.12 41

Forts crew list

Kockelev Sven Gunnar Karlsson, Stockholm, 27.12.17
Salongsuppassare Karl Hubert Stig Höglin, Härnösand, 12.12.13
Salongsuppassare Helge Einar Harry Magnusson, Älvsjö, 19.6.13
Mässuppassare Sten Axel Filip Andersson, Göteborg 27.2.20.

(För gatuadresser: se Ningpos crew list 14.6.41)

De som dog

Den 2.4.42 - Annandag Påsk - mördades 2e och 3e styrmännen och 2e maskinisten då ett kinesiskt rövarband plundrade konsul Miskins villa i Hongkong där de bodde. - Den 13.7.43 dog i Shanghai av malaria och undernäring 2e motorman Arthur Vallentin Svensson, Karlshamn. Den 21.12.43 Dog i Shanghai av samma orsak 1e motorman Erik Gunnar Lundberg, Hudiksvall. Den 15.4.44 dog 1e styrman Gottfrid Wilhelm Lundin, Göteborg, 44 år, i ett japansk fångläger, även han av malaria och svält.

NINGPO 1941 - 1946

Egna noter ngar

Ningpo lämnade Göteborg för sista gången 14.1.40 och anlände 2.2.40 till Christobal. Ningpo gick sedan i time charter fram till mars 1941 för De la Rama-koncernern och fraktade socker från Manilla till San Francisco. Den 2.2.41 då hon var på resa Savannah- Balboa-San Francisco insjuknade befh J.D.Hedding och hämtades ute till havs 5 dygns resa från Balboa av ett Catalinaplan från San Diego (U.S.Coast Guard).1e styrman Lundin övertog befälet. Efter lastning i San Francisco avgick Ningpo mot Manilla men på vägen dit mottogs ett telegram att fartyget befraktats av Statens Reservförrådsnämnd och skulle lasta i Fjärran Östern för dess räkning. I Manilla i mars övertogs befälet av kapten Ragnar Wilhelm Ahlborg. Den 20.4 kom Ningpo till Soerabaja från Kobe/Yokohama och togs i docka för 8 dygns botten~~målning~~ skrapning ochmålning. Den 31.5.41 kl 10 fm anlände Ningpo till Singapore och förtöjde i bojar på redden vid Western Administartion Anchorage. Då en drivmina kl 09.35 den 14.6 exploderade under STB låring efter att ha drivit med strömmen längs fartygssidan förifrån var Ningpo nästan färdiglastad med kaffe, The, kokosolja, kopra,kryddor och styckegods, endast 2 ~~xxxxx~~ pråmar återstod .Ett patrull fartyg hade kl 09.30 hissat signalen "Drifting mines in vincinity" och samtidigt såge en mina driva förbi ett fartyg föröver.Vinden var SSO 5 Beaufort och låg på mot Ningpos BB låring som av vinden pressades upp något mot strömmen. Ankarspelet hann inte klargöras för lättning.Rodret lades dikt STB men minan drev mot Ningpo och skrapade akteröver för att 09.35 explodera under manskapsinredningen som totalförstördes. 3 man blev

NINGPO 11.12.41

skadade. Vid explosionen förstördes styrmaskinen, rodret och propellern och ett stort hål revs upp under låringen. Akterskeppet vreds 35° BB från midskeppslinjen, djuptankarna akter skadades illa, liksom last i akterrummet nr 6 sommåste hållas läns med hjälp av en bogserbåt. Efter forcerad del lossning dockades Ningpo 17.6 i Queens Dock och utdockades 19.6 provisoriskt tätad och utan roder och propeller och med huvudmaskiner som inte gick att baxa. Manskapet, som fått bo på hotell, kom åter ombord. Att ordna med reparation någonstans i Fjärran Östern tog sin tid. ~~Ningpos last överlastes på senhösten 1941 av Dagmar Salén som ankom till Göteborg den 17.2.42~~ - Den 4.10.41 inledde högsjöbogseraren Henry Keswick av Singapore en långbogsering av Ningpo till Hongkong som av dåtida expertis bedömdes som "the most outstanding towage in the world." Ningpo hade fortfarande största delen av lasten ombord. Den 13.10 bunkrade bogseraren i Miri på Borneo och den 19-28.10 utlossades Ningpo i Manilla, där lasten en tid efter intogs av Dagmar Salén som kom till Göteborg den 17.2.42. - (För detaljer om bogseringen se Ningpo 14.6.41) På kvällen 3.11.41 ankom fartygen till Kowloon Bay, Hongkong efter en ytterst dramatisk och besvärlig resa under tyfonsäsongen. Den 4.11 förhalades Ningpo till varvsområdet i Kowloon nära Kai Tak-flygfältet. Större delen av manskapet inkvarterades på YMCA-hotellet på Salibury Road medan befälet bodde ombord. Reparationsarbetena gick långsamt och under tiden ökade faran för öppet krig mellan Japan och USA. Ningpo låg i Whampoadockan då garnisonen i Hongkong mobilsierades den 6.12. Sön 7.12 lämnade ett 40-tal fartyg Hongkongs hamn efter meddelandet att Japanskt flyg bombat Pearl Harbour. Kl 08.15 mån 8.12 började japanska bomber regna över Hongkong. Svenskarna på hotellet vaknade av flyglarmssirener. Kl 22 utdockades Ningpo och ankrades i Kowloonbukten i södra utloppet i bäring 143° från Channel Rock där hamnkaptenen ansåg fartyget säkrare för flyganfall. Ningpo var fortfarande manöveroduglig, men hade samma dag bunkrat 1305 ton dieselolja, tagit in färskvatten för 45 dygn och proviant för 45 dagar, inkl julproviant. De Japanska flyganfallen fortsatte och tis 9.12 sänktes ryska ss Smirnow av bomber i närheten av Ningpo. 14 av de ombv dödades och 18 blev sårade. Ningpo fick obetydliga splitterskador. -Natten till ons 10.12 började japanskt artilleri beskjuta Victoria från Kowloonsidan och kl 18.30 den 10.12 bordades Ningpo av en patrullbåt och en engelsk officer överlämnade till befh Ahlborg en skriftlig order från Commander Edward Kelly vid Hongkong-garnisonen att senast kl 19.30 sänka fartyget för att hindra att det föll i Japansk hand. Om befh vägrade skulle fartyget sänkas med kanoneld genom de Brittiska myndigheternas försorg. Stora bränder rasade på Victoriasidan och luften skakade av artillerisalvor från Kowloonsidan. I den av flyktingar fyllda staden rådde full panik . Kl 19 var alla ombordvarande samlade på däck redo att gå i båtarna. Endast en

NINGPO 11.12.41

bråkdel av de personliga ägodelarna kunde tas med i väskor, knyten och sjödäckar. I megafon anropade Ningpo från en engelsk patrullbåt:" Hello,Ningpo! Hello.Ningpo! All hands must leave the ship in half an hour.All hands leave the ship in half an hour!" Kl 19.20 öppnade chiefen,1e och 2e maskinisterna bottenventilerna och vattnet började forsa in i maskinrummet. Dimma rådde men färgades röd av eldsvådorna i staden. Livbåtarna roddes i riktning bort från mynningsblixtarna och artilleridundret på Kowloonsidan och med BB slagsida och svenska flaggan hissad akter försvann Ningpo i dimman. Den ena båten kom in till stranden vid stadsdelen Wanshai och blev då beskjuten av en brittisk patrull men ingen skadades.Hela besättningen, 3( )man, varav 2 danskar, samlades efterhand på det av flyktingar överfulla Hotel Metropole.Människor låg på golven överallt i korridorer, i foyern och i matsalen.Granater föll runt om och även hotellet träffades. Trots de kaotiska förhållandena lyckades kapten Ahlborg med konsul Miskins hjälp ordna inkvartering dels i konsulatets lokaler,dels i kontorsbyggnaden Marine House, båda byggnaderna belägna nära varandra vid Bunden - den långa strandpromenaden intill Shanghai-Hongkong Banks stora skyskrapa. Även Marine House var fyllt av flyktingar och svenskarna fick sova utan madrasser och filtar vid hiss-schaktet nere i källaren. - Tors 11.12 låg Ningpo sjunken med delar av backen samt midskeppsdäckshuset och poophuset synliga över det gulslammiga vattnet. Förskeppet vilade på 36′djup akterskeppet på c:a 42′vatten. Natten till fre 12.12 plundrades all åtkomlig inredning i däckshusen av kineser från ett fiskeläge på Kowloonsidan. Artilleribeskjutning och flygbombningar fortsatte utan avbrott. F( ) f.m 12.12 öppnade de Engelska batterierna på Victoriasidan direkteld mot Ningpo och eld utbröt i midskeppsdäckshuset redan efter 3 träffar . Kapten Ahlborg kunde endast maktlös åse det hela i kikare från land. Under de följande 5 dygnen utbrändes helt de delar av vraket som låg över vatten och inte förrän all utläckt olja brunnit upp slocknade branden ombord.- Mån 15.12 avmönstrades besättningen på svenska konsulatet,strandsatt och utan möjlighet att ta sig från Hongkong . Ute på redden sänkte engelsmännen 15 av sina egna fartyg för att de inte skulle falla i japansk hand och bland andra sänkta fartyg var ss Haraldsvang av Haugesund. De våldsamma bombningarna fortsatte dygn efter dygn .Efter en julhelg under oavbruten beskjutning kapitulerade Hongkongs Brittiska försvarare tors 25.12 .Kapitulationen underteckmades kl 16.30 i Kowloon men en timme senare bombade japanskt flyg stadsdelen Wanshai. Japanska flottenheter löpte in . Överallt japansk militär. Lör 27.12 fördes alla brittiska militärer till ett stort fångläger på fastlandet och alla civila västerlänningar samlades ihop på Peninsular Hotel för vidare befordran till koncentrationsläger. Ningpos besättningsmän fick såsom " fiendly enemies" särskilda fripass som

NINGPO 11.12 41

medgav ett visst mått av rörelsefrihet. Den 5.1.42 kl 11 hölls sjöförhör i svenska konsulatets salong.Förutom Konsul Miskin deltog 2 norska sjökaptener, vars fartyg sänkts, som bisittare.Japanerna hade infört utegångsförbud mellan kl 21 och 05 och patruller sköt ner alla de fick syn på under denna tid. Alla kineser var helt fredlösa. Japanerna massavrättade fångar av olika kategorier på öppen gata med nackskottoch eldstrider ägde rum varje natt med kinesiska rövarband som senare kom att bilda en del av motstånds - rörelsen. Eftersom alla förråd rekvirerats av militären började snart hungersnöden bli allmän.Gröna lastbilar samlade på förmiddagran ihop lik på gatorna och lät bränna dem på bål utanför Kowloon och Victoria. Sammanlagt omkring 30 svenskar var fast i Shanghai och det var önskvärt att få Ningpos folk överfört dit. Under de närmaste 6 månaderna efter Ningpos sänkning utbetalades genom konsulatet lagstadgat underhåll till de strandsatta men en galopperande inflation började snart urholka penningvärdet.Manskapet fick hysa in sig på 2 smutsiga Kineshotell i Kowloon, däcksfolket vid Nathan Road mitt emot en polisstation där offentlig tortyr av kineser ägde rum dygnet om, och maskinfolket vid Peking Road. Varubristen var akut,eftersom japanerna tagit allt, och mathållningen bestod av vattengröt och ris. Befh och chiefen fick hyra 2 rum i en villa I Victoria där en japansk överste bodde,vilket innebar skydd mot plundrare,eftersom villan stod under bevakning dygnet runt. 2e och 3e styrmännen och 2e maskinisten fick bo i 2 rum i den bungalow vid Pekhiatad 459 på Pikens sluttning som bebotts av konsul Miskin, men som Japanerna konfiskerat och höll på att bygga om för egen räkning. Svenskarna fick bo där som vakter . - Den 15.2.42 hölls en stor Segerparad i Hongkong i anledning av Singapores fall. - Vid 01-tiden, natten till påskdagen 6.4.42 mördades de 3 svenskarna i sin bungalow av ett kinesiskt rövarband spm plundrade huset. 2e styrman Anton Wilhelm Forsberg påträffades utanför ingången iförd pyjamas och en sko, dödad av ett skott i ryggen. 3e styrman Paul Ingvar Lindkvist låg framstupa över sin frimärkssamling vid skrivbordet med ett skott i tinningen.3:e maskinist Karl Wilhelm Andersson låg död i den bloddränkta sängen ,sållad av flera skott i bröstet och magen. Japanerna tog snabbt 78 kineser som anklagades för plundring och avrättades med nackskott på öppen gatan. - De döda jordfästes 9.4 i protestantiska kyrkan i Victoria i närvaro av alla skandinaver i Hongkong ,befälhavande japanske generalen med stab m.fl De vilade i enkla gråmålade kistor iförda sin uniformer.Sjömanspastor Johansen officierade. Processionen gick genom avspärrade gator till Victoria Cemetery.Det var första gången efter stadens fall som alla svenskarna från Ningpo var samlade. - Folk dog som flugor av epidemier och svält våren1942 i Hongkong. Överallt låg lik i rännstenarna . Det som stod till buds för kineser som ville överleva var plundring och rån eller att leva av sopor. Ningpomännen fick klara sig på ett mål ris om dagen.Bränslet var uruselt.

NINGPO 11.12 41

En ask tändstickor kostade 5000 Kina-dollars.Ningpos skeppskatt föll offer för utsvultna kineser. Dygnet om for de gröna likbilarna med öppna flak runt på gatorna och samlade in de döda till sina likbål. För svenskarna med sina knappa underhåll stod endast den lägsta kinesstandarden till buds. Den 4.5.42 låt kapten Ahlborg meddela Ningposvenskarna att de nästa dag kl 09 skulle avresa till Shanghai på order från den japanske kommendanten. Kl 07 den 5.5.fördes de i samlad trupp ombord på en svartmålad ångare på 5500 ton,Shimogu Maru, och låstes in, 6 och 6, i de små trånga smutsiga hytterna i 3:dje klass tillsammans med 100-tals ryska emigranter medan däck och lastrum fylldes av tvångskommenderad kinesisk arbetskraft. Uppe på själva huvuddäcket fick ingen vistas. Hopträngda under däck fanns minst 1100 människor. Med vaktposter utposterade överallt och alla hyttventiler igenspikade avgick ångaren först kl 13. Hettan under däck var fruktansvärd. Det krälade av ohyra och för naturbehov fanns en bunke per hytt. En gång om dagen utportionerades en skål sjögrässoppa. Efter 4 dygn började svenskarna lida av cellskräck. Fartyget befann sig då endast i höjd med Kilun på Formosa. Den 10.5 anlöptes Kilun och alla kallades upp på däck som avskärmats med segelduk.Man misstänkte kolera ombord och var och en fick lämna avföringsprov och låstes sedan in igen i de stinkande hytterna. Svenskarna var febriga och matta,plågade av kackerlackor,löss,skabb och Beri-beri. Resan fortsattes.Flera av svenskarna fick gråtanfall eller raseriutbrott, såg hallucinationer och trodde att japanerna tänkte sänka fartyget på stort djupt långt ute till havs för att slippa vidare besvär. Den 13.5 kom Shimogu Maru till Shanghai och svenskarna fördes iland mellan rader av bajonettförsedda soldater och togs om hand av svenske konsuln, Gustaf Lundh som varit i staden sedan den 19.11.37 - en vecka efter det japanerna intagit Shanghai - och som skulle komma att tjänstgöra där ända till i mars 1946 då ms Tonghai anlände som första svenska fartyg sedan 1941. Svenskarna skickades till avlusning, bad och läkarundersökning sedan de försetts med röda armbindlar - obligatoriskt för alla "friendly enemies." Konsul Lundh varnade dem för att uppträda utmanande mot japanerna... Inkvartering hade ordnats i en stor sovsal och varje man skulle hädanefter på konsulatet kunna utkvittera ett mindre statligt penningbidrag. I början 800 kinesdollars i veckan vilket räckte bara till ett minimum av ris. Inflationen gjorde att i början av 1945 bidraget uppgick till 2.500.000 dollars i veckan,som då knappt räckte till så mycket ris som 800 dollars 1942. Kommunikationerna med hemlandet gick via legationen i Tokyo som kunde telegrafera till UD i Stockholm.Ingen kunde veta om och när ett telegram kom fram . Efter någon vecka hade svenskarna splittrats i smågrupper. Var och en hyrde något enkelt rum på egen hand hellre än att bo i sovsalen.De flesta bosatte sig i the Settlement eller the French

NINGPO 11.12.41

town.Några få hamnade i China Town,Hong Jao eller i Hon Kew på andra sidan Garden Bridge. Hon Kew kallades även Little Tokyo enär japanerna inrättat sig särskilt där. Endast av och till träffades Ningpomännen,vanligtvis när understödet betalades ut på konsulatet på måndagarna. Det rådde hösten 1942 ännu inte hungersnöd i Shanghai ochunderstödet räckte då något så när. Befälhavaren fick 300 kronor i månaden, befälet 175 kr och manskapet 125 kr i månaden från UD - utbetalat i Nankingdollars. I julgåva 1942 fick manskapet 100 kronor extra ur Redareförbundets Sjömansfond. Befälet fick betydligt mer, befh fick 1200:- På julafton på konsulatet utdelades telegram från anhöriga som kommit via legationen i Tokyo som det första livstecknet hemifrån på 18 månader. Vid nyåret 1942-43 hade de röda armbindlarna försvunnit ur gatubilden och ersatts av skära. 2 av manskapet hade flyttat ihop med kinesiskor. Kapten Ahlborg xxxx bodde i en villa i French Town där 1e styrman Lundin också hyrde ett rum. Vintern blev rekordkall.Många låg ihjälfrusna på gatorna och i hemmen varje morgon och hungersnöden hade börjat, påjagad av inflationen och varubristen. Understödet räckte bara ett par dagar istället för en vecka och många av svenskarna låg på sina rum, alltför svaga för att gå ut.Endast på måndagarna tog de sig till konsulatet för understödets skull. I juli 1943 bombades Shanghai för första gången av amerikanska B 29:or baserade i Chungking. Raiderna återkom sedan nästan dagligen och lufstrider med Zeroplan utkämpades över staden. Flera svenskar utbombades och fick söka nytt logi.Japanerna började bli xxxx allt nervösare och retligare. Den 13.7.43 avled motorman Arthur Vallentin Svensson från Karlshamn i undernäring och malaria efter att länge ha varit sjuk med magplågor. Han begravdes i ohygglig hetta i en grav i stenhård röd lera på Hong Jang-kyrkogården i en enkel kista täckt av en blekt svensk flagga. 26 man från Ningpo följde honom dit. Salongsuppassare Magnusson hade blivit blind på båda ögonen på grund av undernäring och låg e en månad med bindor över ögonen på General Hospital.Efter 3 månader på sjukhuset utskrevs han strax före jul 1943. Under tiden hade hans bostad bombats sönder och han var utan alla ägodelar.Pianot, hans noter,kläder,brev , allt hade brunnit upp. En av lättmatroserna HASSEL insjuknade i TBC. Shanghai härjades av stora bränder efter bombraiderna och enbart vid en enda dagraid dödades i runt tal 16000 människor, nästan uteslutande kineser för vilka det inte fanns några skyddsrum. I nov 1943 avslöjades denman som skött Ningpomännens utbetalningar som bedragare och häktades. Han hade anställts på konsulatet 1942 som John Strindberg och hade genom att förfalska namnteckningar på bl.a kvitton kommit över minst 8000 kronor.Det visade sig att han hette Krake von Schwarzenfeldt,född i Danmark, svenskt krigsbarn som med en upphittad sjöfartsbok och ett falskt pass mönstrat ut från Stockholm som John Strindberg och så småningom hamnat i Shanghai. Som svensk medbogare

fick han anställning på konsulatet och tilläts stanna där även efter det hans identitet avslöjats,fast då under sitt riktiga namn. Den 7.12.43 dömdes han av konsulatsrätten till ett år och 11 månaders straffarbete för bedrägeri och inspärrades i det illa beryktade f.d Ward Road Jail, dock endast för en kort tid. När svenskarna lämnade Shanghai i nov 1945 drev han omkring utblottad och utan jobb på gatorna,sjuk och utmärglad. Den 21.12 43 dog ännu en Ningpoman av undernäring och malaria i sitt kyffiga rum rum. Det var 54-årige motormannen Erik Gunnar Lundberg från Hudiksvall.Han begravdes i hällande regn på Hong Jao-kyrkogården , den femte som aldrig kom hem igen. Julen 1943 blev trist och våren 1944 släpade sig fr i misär och hunger.Dysenteri och tyfus rasade i staden. Den huvudsakliga kosten bestod för svenskarna av rödbetor, kålrötter och ris, Smör, socker, fett hade ingen sett på över 2 år. Varje man fick 2 hg bröd per dag.Någon sällsynt gång gick det att till sbindlande priser komma över lite buffelkött. Trost inflationen var UD:s bidrag detsamma som 1942. 3 timmar dagligen bombades jättestaden av U.S.Airforce och med mattor av brandbomber utplånades distrikt efter distrikt. Man kunde ställa klockan efter raiderna.Dagens första kom alltid kl 10.35. - Den 15.4.44 avled 1e styrman Gottfris Wilhelm Lundin,Göteborg, 44 år, försvagad av svälten. Han föll död ner då han drog en vält i trädgården till den villa i French Town där han hyrt ett rum hos en portugisisk familj.Han hade länge plågats av svåra smärtor i bröstet. I närvaro av 24 kvarvarande kamrater jordfästes han på Bubbling Well Road-cemetery. Vid denna tid tilltog attentaten mot japanerna.Dethyreshus, i vilket 2 av svenskarna bott, avspärrades i jan 44 av japansk militär efterdet att en officer mördats på gatan utanför huset. 210 kineser i huset fick svälta ihjäl.Först efter 3 månader hävdes avspärrningen och japanerna gick in i huset. De hittade mumifierade lik och tydliga bevis för kannibalism och att i första hand barnen blivit uppätna. Under avspärrningen hade många som en sista utväg kastat sig ut genom gårdsfönstren från översta våningen. - 1944 blev ett eländigt år men det stod ändå klart att Japan skulle förlora kriget. Den 24.9.44 gifte sig lättmatros Algot Karlsson, Borrby,borgeligt med kinesiskan Shin Moi (Snövit) ,vigd av generalkonsul Malte Pripp. Även 2 andra svenskar gift sig, en med en ryska, en med en kinesiska. Men salongsuppassare Magnusson hade blivit helt blind på ena och nästan blind på andra ögat av de varhärdar som bildats bakom hans ögonglober. Och för den TBC-drabbade lättmatrosen var tillvaron eländig. Våren 1945 medförde inga förbättringar. Bombraider och svält, ockupationsterror på gatorna från de allt desperatare japanerna. Sommaren 1945 kom koleran och en ohygglig värme. Den 6.8 .45 kom ryktet om Hiroshimabomben.Den dagen uteblev de dagliga bombraiderna och panik utbröt i staden inför hotet att amerikanerna skulle fälla en

NINGPO 11.12.41

atombomb även över Shanghai för att förkorta kriget. Den 7.8 kom dock en raid som vanligt. Den 9.8 spreds ryktet att Japan skulle ha kapitulerat. Amerikanska plan flög på låg höjd över staden utan att luftvärnet öppnade eld. Men Shanghai var sig likt medjapansk militär överallt.Så på middagen kom en tung amerikansk kryssare uppför floden och välbeväpnade marinsoldater landsteg på Bunden från motorbarkasser. Så följde jeepar och utrustning i landstigningsbåtar och på lvällen lannade höga staber med flyg på Hong Jao-flygfältet. Mardrömmen hade tagit slut. Japansk och amerikansk militärpolis hjälptes första veckan åt att dirigera trafiken . Nu förbättrades drastiskt svenskarnas situation. Nu var det en fråga om att vänta till en hemresa kunnat ordnas. Den fösta som fick lämna Shanghai på ett amerikanskt trupptransportfartyg destinerat till Baltimore var kapten Ahlborg som i Baltimore kunde gå ombord i Ostasiats ms Nagara som den 3.12 45 anlände till Göteborg med last av 3500 ton kol. - 21 man lämnade Shanghai kl 23 den 23.11.45, på brittiska trupptransportfartyget Tamaroa destinerat till Liverpool. Den 27.11 anlöptes Hongkong men av Ningpos vrak syntes ingenting. Ningpo hade lyfts 1943 av japanerna som lät reparera fartyget vid Taikoo Dock i Hongkong och bl.a satte in en ångmaskin med pannor. Som "Jappon Maru" sänktes hon på sin första resa av hangarfartygbaserat amerikanskt flyg i höjd med Formosa... Den 30.11.45 kom Tamaroa till Liverpool där de av svenska konsuln fick 2 pund per man och biljetter till färjan Harwich-Esbjerg och tåg till Köpenhamn. De tillbringade nyårsnatten på Harwichfärjan och kom till Malmö färjeläge på kvällen den 2.1.46. 3e maskinist Karl Oscar Almkvist, Mölndal, hade i Liverpool mönstrat på Sveabolagets MS Freja som han medföljde till Stockholm. Almkvist berättade att han 6 gånger bestulits i Shanghai och att han våren 45 suttit 24 timmar i japansk arrest anklagad för spioneri och att han då misshandlats. - Det var en blåsig och kall vinterkväll då Ningpomännen barhuvade och brokigt klädda blåfrusna åter klev iland på svensk mark efter 6 års bortovaro. De hade inte apppren iordning och sattes i häkte över natten i väntan på att deras identitet skulle klarläggas. Ingen från UD mötte, ingen från rederiet. Dem 3.1 sändes de i abonnerad järnvägsvagn till Göteborg och där mötte rederirepresentanter och ombud för Sjöfolksförbundet. Enligt lagen fick de hyra utbetald för den tid hemresan från Shanghai tagit.Sedan skingrades de var och en åt sitt håll . Nu började deras byråkratiska Golgatavandring i hemlandet. Salongsuppassare Magnusson t.ex fick från UD en räkning på 40.000 kronor inkluderande sjukhusvård för den sjukdom som gjort honom nästan helt blind. Ningpomännens berättigade motkrav på ersättning för sin exil och sina lidanden avfärdades av Staten som vid Ningpos sänkning administrerat fartyget genom Statens Reservförrådsnämnd. Rederiet fick redan 25.2.42 av SKN 5.500.000 kr för totalförlust

NINGPO 11.12.41

Den TBC-smittade lättmatrosen kom hem med flyg först den 22.12 1947, svårt tuberkulös, bristfälligt klädd, utan pengar, utan legitimation, pass eller betyg. Även han fick en räkning på 40.000 kr från Statsverket. Han låg ännu våren 1951 på sanatorium med ena lungan helt förstörd och med tynande livsgnista, och utan annat understöd än 100 kronor i månaden från Riksförsäkringsanstalten. Liknande höga räkningar för hemtransport etc sändes till alla från Ningpo. Som ett annat exempel kan anföras båtsman Karl Johansson,Såggatan 58,Göteborg,vars hustru under de 6 åren fått slita ut sig med tungt ovant arbete på en konservfabrik för att klara uppehället för sig och barnen. Johansson beräknade att han under alla åren i overksamhet i Shanghai gått miste om minst 50.000 kr i krigsriskersättning. -Av de två motormän som gidt sig i Shanghai med kinesiskor återvände den ene 1947 till Shanghai,medan den andre hämtade hem sin fru till stugan i Mörbylånga och skaffade sig egen fiskebåt.

Ninpomännens nödläge känt för svenska folket först 1944

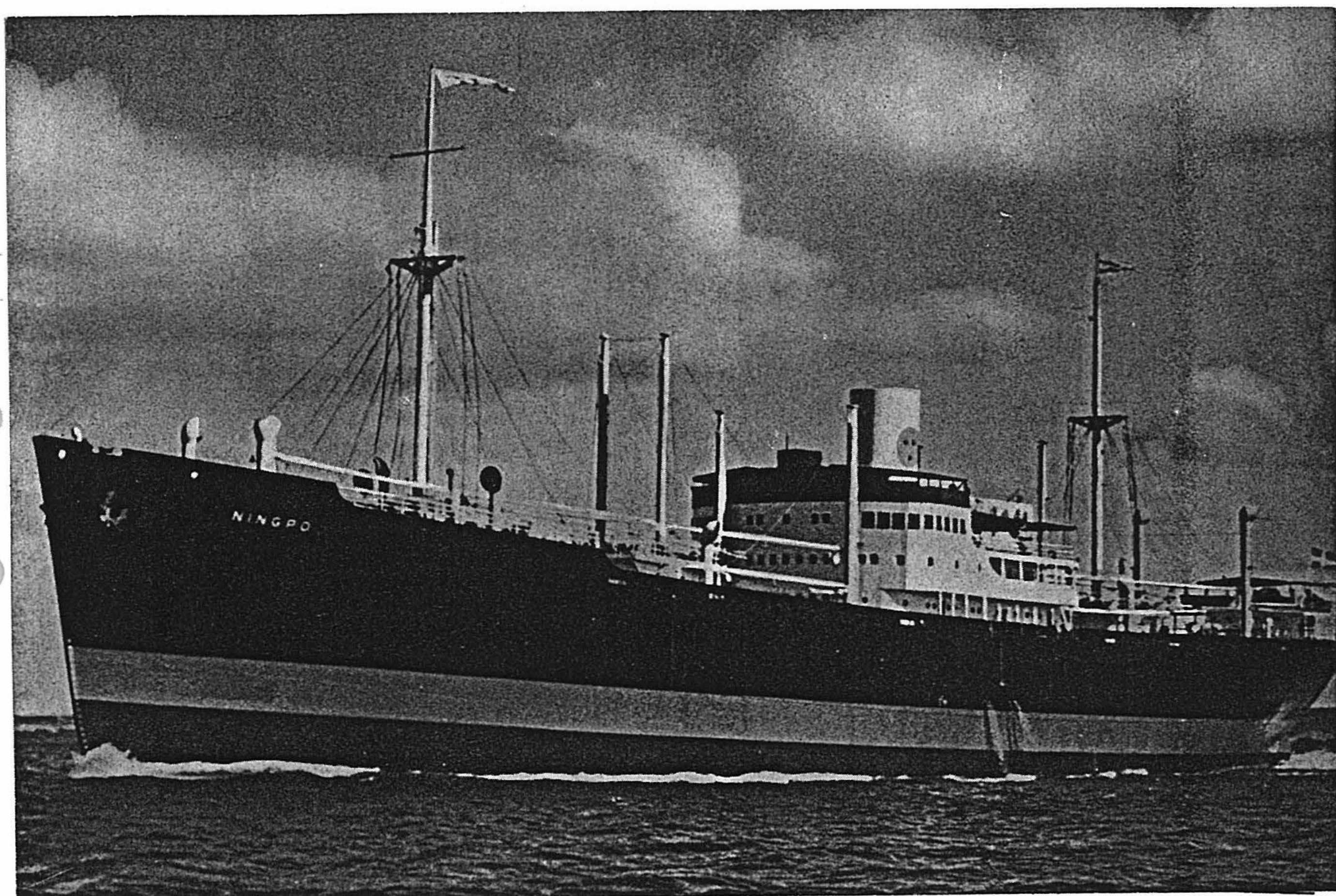
Svenska pressen fick reda på Ningpomännens nödläge i Shanghai först i juli 1944 sedan 23-åriga lättmatrosen Sven Erik Christensson i Falkenberg lyckats få fram ett brev till föräldrarna i vilket han berättade att han ådragit sig ett svårartat magsår och låg ensam i ett oeldat rum ,febrig och utsvulten , och att hans överlevande kamrater drog sig fram på 65 kronor i månaden som Staten betalade i understöd. Det fanns ingenting att köpa och inflationen var fruktansvärd. - UD meddelade omgående pressen 10.7.44 att uppgifterna i brevet var överdrivna och att UD gjort allt som kunnat göras. De skeppsbrutna hade genast Ningpo förlist omhändertagits av utrikesförvaltningen och senare flyttats till bättre förhållanden i Shanghai. Byråchefen J.Zetterwall underströk att var fullkomligt felaktigt att tala om att sjmännen led nöd. Uppgiften om det futtiga understödet var helt missvisande .Självfallet vardet så att inte allt fanns att köpa men Setterwall garanterade att sjöfolket varje dag fick god och riklig kost.UD stod i ständig kontakt med generalkonsulatet i Shanghai och var förvissat om att sjömännen fick den allra bästa omvårdnad. I samarbete med rederiet, hävdade Setterwall, hade UD skaffat klubblokaler för sjömännen och för att skapa en dräglig livssituation fördem i isoleringen anordnat studiecirklar, idrottsövningar och andra tidsfördriv för deras trevnad. - Verkligheten i Shanghai var inte fattbar för tjänstemännen vid Gustav Adolfs Torg i Stockholm.

Kapten Ahlborg avled 1958

Ningpos befh kapten Ragner W.Ahlborg pensionerades 1952 efter 30 år i Ostasiatiska Kompaniets tjänst. Han hade fyllt 60 år den 28.9.47 som befh på Tonghai och avled i sitt hem i Göteborg den 20.5.1958.

NINGPO 11.12.41

SKADESTÅNDSKRAV 1951- 59



I Januari 1951 gick Svenska Sjöfolksförbundet till kungs med en rättmätig begäran om hyra, krigsriskpremie och ~~semesterersättning för tiden juni 1942~~ semesterersättning för tiden juni 9142 till november 1945 för de överlevande från Ningpo. För manskapets del krävdes mellan 28000 och 32000 kr per man och kraven uppgick till sammanlagt1052.000 kronor. Den 8.6.51 tog Arbetsdomstolen i Stockholm upp kravet på 1.052.000 :- kronor i ersättning till befäl och manskap. Målet gällde om Ningpos förstörelse kunde rubriceras som sjöolycka (krigsförlisning) eller om händelsen över huvudtaget kunde anses vara en sjöolycka. Från Sv.Sjöfolksförbundets sida framhölls att rederiet,företrätt av kapten Ahlborg, biträtt vid sänkningen genom att låta sina anställda öppna bottenventilerna. Det skulle alltså röra sig om om ett Brittiskt beslagtagande av Ningpo och inte om en sjöolycka.Rederiets notarie Tor Axel Broström framhöll att Ningpo krigsförliste ochatt rederiet ansåg sig ha fullgjort sinaförpliktelser enligt Sjömanslagen genom att ubbetala hyra under de första 6 månaderna i Kina enligt ett särskilt kollektivavtal. - Enligt § 34 Sjömanslagen skall folket från ett beslagtaget fartyg ha ersättning för all skada som uppstått genom att de skilts från tjänsten utomlamds. Gällerdet sjöolycka skall enligt § 41 rederiet inte vara ersättningsskyldigt gentemot de förlista sjömännen mer än i 2 månader.

NINGPO 11.12 41

Arbetsdomstolens utslag föll den 20.6.51 och friade Ostasiatiska Kompaniet från skadestånd med ogillande av Sjöfolksförbundets talan. I domslutet konstaterades att engelsmännen på kvällen den 10.12.41 beordrat att Ningpo skulle sänkas genom besättningens försorg vid hot om att eljest beskjuta och sänka fartyget. Denna order att sänka fartyget kunde inte jämställas med ett beslag. Då engelsmännen i dagningen den 12.12 sköt sönder och satte de ur vattnet uppsticknade däckshusen i brand, fullföljdes endast förstörelseavsikten. Därigenom och genom branden åstadkoms sådana skador att fartyget sedermera förklarades icke iståndsättligt. Som helhet betraktat måste händelseförloppet vara ett anse som sjöolycka i den mening detta uttrycks i § 41 Sjömanslagen. Besättningens tjänsteavtal upphörde först i och med att Ningpo sköts i brand. - Den 13.3.52 begärde Handelsministern i Riksdagen beviljning av 370.000 kronor för att gottgöra Ningpos folk ochden 14.6.52 ställde Staten 349.000 kr till förfogande för att gottgöra sjömännen och de 6 dödas anhöriga. För manskap skulle ersättning utgå med 10.000 kr till ogift man och 19000:- till gift man. Änkan efter an av befälet tillerkämdes 19.000:- kr.

Japanskt skadestånd

I dec 1954 begärde SKN ersättning från Japan med 1.970.000:- kr för Ningpo sedan det klarlagts att vraket bärgats av japanerna, reparerats och sedan sänkts av USA-plan utanför Formoas. (se sid 11) Detta sedan Brittiska Regeringen hade förklarat att Ningpos sänkning beordrats "i krigets intresse" och att Brittiskersättning var utesluten. - Den 19.3.1956 började på UD i Stockholm de svensk-japanska förhandlingarna om reglering av de svenska skadeståndskraven i anledning av förluster svenska intressen lidit inom av Japan ockuperade territorier 1941-45, inkl förlusten av Ningpo. Största fordringsägaren var STAB (Svenska Tändsticks AB) vars fabriker togs av japanerna, samt rederierna för Ningpo och Miramar. Vidare hade olika firmor begärt ersättning för förstörda varulager, lokaler mm Totalt krävdes från svensk sida 13.500.000 kronor i skadestånd. Denjapanska delegationen leddes av japans envoyé i Stockholm Akira Ohye. Först den 20.9 1957 undertecknades i Stockholm en överenskommelse om en japansk gottgörelse på totalt 7.250.000 kr. En speciell nämnd tillsattes för fördelning av de japanska medlen.

Ny ersättningsaktion

Den 26.8. 1958 uppvakades handelsminister Lange av en Ningpodelegation som framförde krav på ytterligare ersättning till de överlevande utöver de belopp som kunde komma att medgivas av det nedsprutade japanska skadeståndet på 7.250.000 kronor. (Se ovan) Delegationen bestod av en jurist från Redareföreningen, 2 representatnter för Sjöfolksförbundet och 2 för

NINGPO 11.12.41

Maskinbefälsförbundet. Överläggningarna avsåg även att utröna huruvida rederiet kunde få ersättning för det belopp på 123.000:- kronor som 1941-45 utbetalats ex gratia till Ningpomännen. - Den 4.6.58 krävde Sjöfolksförbundet från Nämnden för fördelning av Japanska medel på UD ytterligare skadeersättning åt Ningpos folk. Fyrmannanämnden på UD , som tillsatts för att fördela de japanska medlen konstituerades den 7.6.58 med justitierådet P.V.Santesson som ordförande och uppmanade i annons i dagspressen alla som hade skadesståndsanspråk att komma med skulle inkomma senast 30.8.58 med dessa till Nämnden.

Ny aktion för Ningpomännen

En ny aktion för Ningpomännen gjordes i nov 1958 då Sjöfolksförbundet och Svenska Stewardsföreningen i en skrivelse till Japan-nämnden framhöll att Ningpomännen borde få full ersättning för förlorad arbetsförtjänst samt krigsriskersättning för tiden 1942-45,sammanlagt drygt en miljon kronor. Skulle Ningpomännen bli helt utan ersättning från de japanska medlen så skulle det inträffa att Staten via SKN tillfördes mellan 500.000 :- och 800.000:- kronor utan egen förskyllan. " Beloppet är av sådan natur att det inte rimligen kan tillfalla någon annan än just Ningpomännen", hette det i skrivelsen. -Fre 12.12.58 uppvaktades Japannämndens ordf.justitierådet P.V.Santesson, av en delegation som begärdes ytterligare ersättning utöver densom tidigare utgått " med ynkligt små belopp." - I sitt i mars 1959 till Regeringen inlämnade förslag avstyrkte Nämnden ersättning till Ningpomännen och 6 dödsbon från de japanska medlen. Nämnden framhöll att utredningen icke givit vid handen att den Japanska regeringen eller dess organ kvarhållit Ningpos besättning under förhållanden likställda med internering eller att de hindrats från att lämna Shanghai. "Fastmer får det anses framgå att besättningens kvarstannande där berott på kriget och på omständigheter som legat utanför den japanska regeringens kontroll. De fysiska och psykiska lidanden besättningen fått utstå i Shanghai kan icke för den japanska regeringen medföra ersättningsskdylßighet enligt folkrätten. Av handels- & sjöfartstraktaten mellan Sverige och Japan kan ej anses följa att japanska regeringen varit pliktig att aktivs medverka till besättningens hemsändande. " Nämnden erinrar om att Ningpomännen av statsmedel fått ersättning med sammanlagt 349.000:- kr för lidanden och psykisk skada mm ((10.000:- för ogifta, 19000:- för gifta besåttningsmän såsom gottgörelse för 4 års misär och i många fall livslång invaliditet till följe av sjukdomar)) - Som ersättning för Ningpos bärgade vrak hade japanska staten tidigare till SKN utbetalat en proveny på 600.000 kr. Sxxx Svenska dagbladet skrev 15.3.1959 att Ningpomännen efter Japannämndens uttalande nu ansåg att ansvaret överflyttats på svenska regeringen som hade att ut-

NINGPO 11.12.41

betala ersättning till dem ur den summa som inbetalats för vraket.Enligt Sjöfolksförbundets ordförande Johan S.Thore, Göteborg, hade handelsminister Lange utlovat en proposition till årets riksdag om Nämnden skulle avstyrka ersättning till Ningpomännen. Av den 7½ miljoner kronor som Japannämnden hade till sitt förfogande gick 1.237.160:- kr till SKN. Sjöfolksorganisationerna hävdade enhälligt att svenska staten nu måste ta ansvaret för att Ningpomännen inte kunde återvända hem förrän 2,1.1946.Då Ningpo sänktes var hon tidsbefraktad av Statens Reservförrådsnämnd.SKN borde därför åläggas att betala största möjliga ersättning ur den proveny till Ningpos folk som strandsatts i Shanghai och fått leva i misär där till krigsslutet.
Den 3.4.59 föreslog minister Lange i proposition att av det belopp som tilldelats SKN skulle 300.000:- fördelas bland Ningpomännen.- Den 16.7.59 godkände xxkx regeringen detta förslag. Belopp varierande från 5000 till 17.000 kr skulle utbetalas av SKN-provenyn till anhöriga till de döda och till de 22 ännu levande Ningpomännen ,av vilka ytterligare 2 avlidit sedan 1946. De krav på 300.000:- som Staten ställt på ersättning från sjömännen för Statens utgifter för deras sjukdomar,hemresa hade i anständighetens namn fått avskrivas redan 1950. Det första kompensationskravet från Ningpomännen restes redan 1947 genom deras organisationer men inget hände förrän 1951. 1959 hade Ningpomännen genom egna aktioner tillkämpat sig 1/3-del av det ursprungliga belopp de begärt av Staten 1947 för förlorad arbetsförtjänst, utebliven krigsriskpremie, 4 års lidande och i många fall invaliderande sjukdomar. "Staten har sannerligen inget att hovera sig för när det gäller de utbetalda beloppen till Ningpomännen", sade den 11.8.1959 advokat Henning Sjöström till GHT," Det var vi som på sin tid uppvaktade handelsministern och påpekade att Staten måste bevaka värdet av Ningpos vrak. Vi tillhandahöll då värderingsinstrument och det måste anses klarlagt att SKN aldrig ens skulle ha kommit på tanken att hos japanerna bevaka värdet av skrovet om inte Ningpomännen aktualiserat fallet genom sina aktioner och rederiet tillhandahållit värderingsinstrumentet.Staten fick 1.237.160 kronor från Japan som ersättning för Ningpos skrov och med tanke på att Ningpomännen och deras anhöriga inte fått mer än 958.000:- ,om man imräknar de 300.000:- som utgör Statens avskrivna krav på Ningpomännen,så har Sax Staten faktiskt tjänat på affären den tragiska affären. Det är alltså Staten som bör tacka, inte Ningpomännen."

HISTORIK

Motorfartg på 6089 nrton byggt 1938 vid Eriksberg i Göteborg av stål. L. 140,7 B. 19 Tillhörigt Svenska Ostasiatiska Lompaniet (Dan Axel Broström) i Göteborg.Sjösatt 9.12.37, lev. 19.4.38. 10055 ton dw. Systerfartyg till

NINGPO 11.12.41

ms Nippon, lev 1937, som sjönk efter kollision i Engelska Kanalen i aug 38 i närheten av Wandelaars fyrskepp. - Open shelterdäckare med 2 genomgående däck,halvhög back till förkant av lucka 2, 6 luckor med 18 bommar samt en bom för 30-tons och en för 20-tons lyft. 2 st 6 cyl 2-takts dubbelverkande B&W -motorer på tillsammans 7500 ihkr. 15 knop på full last. Högsta fart vid provturen 18,46 knop. Elegant inredning för passagerare i 4 enkel-och 4 dubbelhytter i brygghuset med anslutande rök-och matsalonger och 2 verandor m.korgmöbler.Särskilda verandor på promenaddäck för befälet. -Den 27.8 1938 utanför Hongkong stoppades Ningpo av en japansk jagare med ett skott framför stäven.Japanerna kontrollerade sedan skeppspappren.Befh protesterade på japanska konsulatet i Hongkong varvid japanerna hävdade att Ningpo inte besvarat jagarens signaler. Befh hade besvarat den första signalen men ej förstått de följande. I maj 1938 låg 7 av Broströmkoncernens fartyg samtidigt i Göteborgs frihamn. Det minsta var m/t Uno, bland de 6 övriga var Ningpo.- Efter 6 månader i Fjärran Östern återkom Ningpo i dec 1939 till Göteborg och lämnade för sista gången sin hemmahamn den 14.1.40 destinerad till Christobal. Hon var den sista Ostasiatarensom löpte ut före Skagerackspärren 9.4.40. I övrigt se sid 4 och forts.

SKNEIII vol 221

Assurans

SKN-mappen på Ningpo omfattar hyresersättningar till crew som kom upp efter kriget samt förhandlingarna med Japan 1952-57 som ledde fram till att Japanska staten utbetalade 7.500.000 kr för fartyget till Statskontoret i Sthlm. Specifikationer över SKN:s utbetalningar på pärmen omfattar perioden 1942-43 och är stämplad " Slutreglerad 11.11.43."

SKN	utbetalade	25.2.42	till rederiet	5.500.000:-	för totalförlust
SKN	-"-	14.8.42	-"-	17.775:-	för instrument & effekter
SKN	-"-	9.10.42	-"-	2560:50	-"-
SKN	-"-	27.2.43	-"-	37190:88	i hyresersättn.12/2-11/6-42.

Förtroligt meddelande 23.1.42 J.Setterwall,UD,till Broströms.
"I anslutning till mina skrivelser av den 20 innevarande månad angående ms Ningpo har jag äran meddela att ministern i Tokyo numera i förtrolig form inberättat till Kungl UD att vederbörande militärkommendant i Hongkomg till Japanska UD avlåtit en preliminär rapport rörande fartygets förolyckande. Ministern hade beretts tillfälle att taga del av denna rapport i vilken refererades vissa av de sinsemellan sklijaktliga uppgifterna rörande händelseförloppet,som militärkommendanten erhållit. - Enligt vad en norsk sjömansmissionär berättat skulle fartyget sålunda den 10.12.41 hava lämnat dockan ochankrat c:a 200 meter från densamma. Den 11 eller 12.12 hade eld utbrutit ombård å fartyget som sjunkit.Den svenska konsuln för-

NINGPO 11.12.41

däremot hade låtit förstå att de engelska myndigheterna sänkt fartyget i avsikt att förhindra att japanerna begagande sig av detsamma, Ministern har slutligen framhållit att telegrafförbindelsen med Hongkong alltjämt vore avbruten och att han därför saknade möjlighet att uppnå direkt förbindelse med befh. Jag tillåter mig i detta sammanhang erinra om att konsuln i Hongkong med telegram den 20 nästlidne december inberättat att "Ningpo was scuttled at british govermnetn instructions."

P.M.

Upprättat 1956 av Juris dr Nils Grenander,VD i Sveriges Redareförening i Göteborg, på uppdrag av SKN i anledning av skadeståndskravet mot Japanska Staten.

1) Ningpo låg på morgonen 8.12.41 u Whampoa Dock på Kowloon-halvön mitt emot Hongkong för att reparera tidigare haveriskador.
2) Dockområdet bombades på f.m 8.12 avjapanska plan.Åtskilliga bomber föllo nära intill fartyget som dock ej träffades.
3) Alla fartyg,som så kunde, lämnade Hongkong.Ningpo,som inte fått sina reparationer avslutade,kunde ej gå till sjöss.
4) För att komma ur det farliga läget lät fartygets befh den 8.12 kl 11.45 bogsera Ningpo ut på fjärden där det ankrades upp kl 12.45 med Channel Dock i bäring 143°, avstånd 4½ kabellängder.
5) Fartygets förflyttning hade icke beordrats av de engelska myndigheterna utan verkställdes på befh order och uteslutande i fartygets eget intresse.
6) Fartygets ankarplats valdes sålunda icke för att det i sjunket tillstånd skulle bilda någon spärr för sjöfarten.Tvärtom var det vid denna tidpunkt ännu ingen tanke på att fartyget skulle komma att sänkas genom åtgärder från de ombordvarandes sida.
7) Ett ryskt fartyg,ss Smirnov, förhalades även till en position i närheten av Ningpo.
8) På morgonen 9.12 sänktes det ryska fartyget av japanska plan.Bomber föllo även i närheten av Ningpo,vars läge åter framstod som utsatt.
9) Befh övervägde att ånyo förhala fartygetsom ej låg säkert på den nya platsen.
10) Eftersom det endast var en tidsfråga när Hongkon skulle kapitulera,bestämde myndigheterna att alla fartyg skulle sänkas för att ej falla i japanernas händer.
11) De engelska myndigheterna meddelade i enlighet härmed Ningpos befh att fartyget antagligen skulle komma att sänkas för att icke falla i japanernas händer. Befh protesterade och farmhöll att såväl britter som japaner voro skyldiga att respektera fartygets neutralitet.Från engelsk sida invändes att japanerna antagligen icke skulle iaktaga folkrättens regler om neutrala fartyge behandling.

NINGPO 11 12.41

12) Då fartyget sålunda ev. skulle komma att sänkas,valde befh att låta fartyget ligga kvar,enär vattendjupet var endast 36′och en bärgning därför skulle bliva förhållandevis enkel att genomföra. Fartyget förflyttades sedan icke utanlåg kvar på denna ankarplats till dess det senare sänktes.

13) Den 11.12 kl 10.30 kom eb brittisk båt för att föra iland Ningpos besättning eftersom fartyget troliegn skulle komma att sänkas.Befh och 9 man stannadedock ombord.

14) Den 11.12 kl 18.30 fick befh från en brittisk båt tillsägelse att sänka fartyget inom en halvtimme. Om detta ej åtlyddes skulle fartyget sänkas genom artillerield.

15) den 11.12 strax efter kl 19 öppnades fartygets bottenventiler.Härigenom besparades fartyget skador och bärgning skulle med hänsyn till det ringa vattendjupet bli förhållandevis lätt. De ombv lämnade fartyget och rodde iland.

16) Inga engelsmän funnos ombord. Fartyget förde svensk flagga och svenska flaggor voro utbredda på däck för att förebygga flygbombardemang. Fartyget övertogs på inget sätt av de brittiska myndigheterna.

17) Britternas avsikt var att förstöra fartyget - ju mera förstört dess bättre. Däremot hade man icke för avsiktatt tillgodogöra sig detsamma. Detta senare vore för övrigt helt meningslöst eftersom fartyget,både med hänsyn till sitt tillstånd och med hänsyn till krigssitauationen, icke skulle ha kunnat lämna Hongkong.

18) Ningpo var icke utplacerat som spärrfartyg. Fartygets position hade valts med tanke endast på dess egen säkerhet och möjligheterna att bärga detsamma.Ett spärrfartyg skulle ha lagts på ett ställedär det lättare fyllt denna avsikt.

19) Den 12.12 protesterade svenske konsuln skriftligt hos den brittiske Colonial Secretary mot ordern om sänkning av det neutrala fartyget.

20) Samm dag besköta britterna de delar av fartyget som alltjämt voro över vattenytan och fartyget råkade i brand.

21) Britterna hade icke vid något tillfälle rekvirerat Ningpo eller de facto satt sig i besittning av fartyget.

22) Efetr sänkningen ochfram till den engelska kapitulationen låg fartyget övergivet mellan det av japanerna behärskade Kowloonoch det av engelsmännen behärskade Hongkong.Fartyget plundrades därunder av kinesiska fiskare. ((Detta är fel,plundringen ägde rum innan hon sköts ibrand.)

23) Rederiet eller svenske konsuln ha ej underrättats att vraket hindrade sjöfarten.Ej heller ha de förelagts att undanskaffa fartyget.

24) Japanerna betraktade tydligen till en början fartyget som svenskt.De japanska myndigheterna tilläto en representant för rederiet att komma ombord på fartyget för att besiktiga detta i och för ev. bärgning.

SKNEIII 221

NINGPO 11.12 41

25) Ända till dess de japanska myndigheterna satte sig i besittning av Ningp var fartygets neutrala status oförändrad.

Telegram 31.1.46 SÅAF till ing.S.K.Heiberg,Alexandra Building i Hongkong (SÅAF:s ombud)

Ningpo please wire whether you know anything about vessels whereabouts now and her condition."

Svar från Heiberg 5.3.46

Ningpo supposed sunk off Formosa autumn fortythree.

Brev Heiberg till SÅAF,Hongkong 14.12.45

Dear Sirs,

I suppose you are in possession of my survey report dated 18th March 1942 in which I stated that the Ningpo was in my opinion a constructive total loss. The vessel was raised by the Japanese and ultimately ~~repaired~~ repaired at Taikoo Dock,Hongkong. I am not in a position to tell you the extent of repairs carried out to the vessel, but I suppose she was only patched up so that she could be used temporarily. I might now however be able to get hold of some of the chinese foremen who worked at the Taikoo at the time and I shall let you know. If there is any iformation you require at this time,please let me know,as I shall be leaving for Norway in the early spring. I take the opportunity to thank you for your kindness in remitting me kr 4500:- in july 1943,the amount of my account dated 8,12.41. This money kept me going for half a year and was very welcome. It has been semi-starvation here during the Japanese occupatuon and we are all glad to have got out of it alive. We have re-opened our office but as the dock-yards here have suffered greatly from bombing,it will take a long time before anything like normal conditions are restored.

Omfattande dokumentation

Ningpos akt på SKN endast genombläddrad ochovanstående noterat. Det mesta i akten rör efterkrigsförhandlingarna.

Lastassurans SKNEVII 335

SKN 19.10.42 betalat 2437:50 till rederiet = mellanskillnaden å ersättningsskyldighet enligt gällande avtal och den ersättning som utgår enligt Kunglig förordning.

UDHp80c vil 3516

NÅGRA TELEGRAM 20.12.41- 20.3.42

Hongkongkonsulatet till UD 20.12.41 (Ankom 23.12)

Ningpo scuttled at british government instructions officers crew all well

= ~~XXXXXXXXXXXX~~ = Consul Miskin

Forts

NINGPO 11.12.41

Chiffertelegram Tokyo-ambassaden till UD 21.1.42 kl 16 (Ankom 22.35)

24 UM delgett mig preliminär rapport militärkommandanten Hongkong röramde Ningpos olycka. Deri aberopa delsymorsk sjoemissioner att baaten 10 dec lemnat dock ankr 200 m derifran SMT elfte el tolfte dec fattat eld och sjunkit dels av sv. konsul s secs ha antytt eng senkt fart f att hindra jap anv detsamma stop syns misst man present dyl vaga obestyrk vittnmaal istel f ordna sjoefoerkl befh stop ds telgforb alltj avbrut har jag ej kunnat ta kontakt m denne. = Bagge.

Ch.telegram Tokyo till UD 19.2.42 kl 06.50 (Ankommit kl 14.00)

GS Hallgren swedish trading Hongkong tel " Ningpo scuttled by order former Hongkomg govermnett who acceptes full responsibility stop afterwards shot ablaze." Erfar gm UM kaptn Ahlborg önskar resa Shai jämte jämte besaettn beger ytterl 6000 yen s jag onskar remitterat = Bagge

Dito 23.2.42

43 our 11 Captain Ahlborg cabled quote Ningpo easily salvaged but fear total loss owing to fire unquote. = Bagge

Telegram Tokyo en clair 20.3.42 till UD

60 our 43 have received copies of maritime report and minutes of consuls inquiry re scuttling of Ningpo also copy of consuls formal protest to british government stop dated 12.12.41 and acknowledgement thereof dec 16th dec 16th by colonial secretary stop Please communicate ownres following received today quote survey held 18th Ningpo constructive total loss xx through shelling and subsequent fire Ahlborg Heiberg unquote Bagge.

Dispache

Dispache med värderingsinstrument given i Göteborg 29.4.43 av Kaj Pineeus

Ej genomgången

UD R- 609:Ersättningsmål:Kina.

OM HEMTRANSPORTEN

Telegram eb clair gen.konsulatet,Shanghai 24.11.45 till UDS

Följande svenskar avreste igår brittiska fartyget Tamaroa Primo : Alla från Ningpo utom Hassel som sjuk Secundo övriga sjömän: Alkvist Dahllöf Efraimsson harry Eriksson Stig Eriksson Gullberg Mattsson Olsson Persson Steiner Westman Öhman Tertio Anders Edgren kandidat, Martin & Hilmer Petterson vilkas släktingar Erik Edgren Maria Hallquist Arvika fru Martin Aahren Uddevalla Arthur Pettersson Ringvägen 106 Stockholm torde underrättas stop fartyget beräknas via Suez anlända ännu icke känd hamn England början januari stop Biljettpriset som uppgives självkostnad ännu icke fastställt stop önskvärt svensk konsulatsrepresentant möter = Allard

Forts

NINGPO 11 .12 41

J.Setterwall,UD i brev 15.1.46 till Sjöfolksförbundets ordförande Jerker Svensson, Göteborg.

Förtroligt

Broder!

I anslutning till tidigare meddelanden rörande de från Shanghai hemförskaffade sjömännen, beder jag få omnämna att en av dessa vid namn Stig Eriksson idag uppsökt minbyrå för att anhålla om hjälp för vidare resa till hemorten.Då han icke tillhört Ningpos besättning har jag – som du förstår – icke några möjligheter att bespringa honom med Statens medel. Mannen fick emellertid 20 eller 25 kronor från en liten hjälpkassa över vilken jag förfogar,varjämte jag hos Utlandssvenskarnas Förening utverkat att denna organisation skulle förhjälpa honom till biljett till hemorten ävensom till erfordelig vinterutrustning. Eriksson åtföljdes av en svåger vilken senare framförde klagomål över att mottagandet av sjömännen i Sverige varit så dåligt ordnat. Jag förstår mer än väl att det kan kännas bittert att inga anordningar för mottagandet vidtagits,när man efter mångåriga och svåra lidanden återkommer till fosterjorden, Därest klagomålen i detta aveeende skulle framföras till Dig ,bleve jag emellertid tacksam, om du ville framhålla, att det knappast förefunnits någon praktisk möjlighet för Departementet att ordna mottagning av alla de grupper av medborgare som var och varannan dag anlända till olika hamnarmed olika fartyg. Någon som helst skyldighet att bespringa sjömännen i hemlandet föreligger givetvis icke för Departementets vidkommande. Vad som nu sagts gäller icke Ningpo-männen. Beträffande dessa vidtog jag alla tänkbara försiktighetsmått för att deras resa till Göteborg – dår UD:s ansvar anses upphöra – skulle förlöpa så friktionsfritt som möjligt .Att så icke blev fallet är,såsom jag framhöll, icke mitt fel. Jag får tillägga att Eriksson gjorde uttalanden (vilkas riktighet icke kontrollerats) som gåvo vid handen att han förvägrats hjälp av Sjöfolksförbundets Stockholmsavdelning.

Din tillgivne
J.Setterwall

Generalkonsulatet,London 23.2.46 till UD

Tamaroa anlände till Liverpool på morgonen den 30.12. 45 och 2 konsulatsrepresentanter mötte de evakuerade,vilka försågs med kontanter,svenska tidningar, cigaretter mm och samtliga inkvarterades på hotell i Liverpool och på Gordon Institute for Seamen.De 21 från Ningpo och en dansk sjöman ävensom sjömannen Hilmer Petterson (sjukavmönstrad i Shanghai 1940) avreste 2.1 46 från Liverpool via London till Harwich och därifrån med båt till Esbjerg. Övriga 12 svenskar avreste 6.1 från Liverpool till Grangemouth och fortsatte därifrån med fartyg till Sverige. Bland generalkonsulatets utgifter 11.13.4 för inköp av cigaretter till de evakuerade. Den höga utgiften för bärare, 3, förklaras av den ansenliga mängd bagage som de 22 Ningpomännen medförde.

NINGPO 11.12 41

Vissa allmänna uppgifter om förhållandena i Shanghai se Miramar 29.12.41
i "Sjömannen" februarinumret 1946 finns en skarpt kritisk artikel mot generalkonsulatets i Shanghai nehandling av sjömännen där under kriget.

T Fredh:"Utanför spärren"Del 3 -1983

Matros Alfred Falk,Grundsund berättar (Se även 14.6.41)

(Ett sammandrag:) Att båten skulle sänkas blev mer eller mindre em chock. Nu hade vi förlorat hoppet att komma hem. Bottenventilerna öppnades och vi rodde mot stadsdelen Wanshai där engelska soldater mötte oss i mörkret på ett brysk sätt. Rodden tog omkring 3 timmar fast det bara var en sjömil att ro. Vi hade rott fel. Vi inkvarterades oå ett schabbigt hotell.överfullt av folk. Bomberna föll runt om. En av vårt befäl kollapsade på hotellet. Ett slag bodde vi intill ett hiss-schakt på Marina House,en bastant byggnad som japanerna besköt med haubitser. Det var en oförglömlig nervpress Vi avmönstrades den 15.12 . Julen blev underlig. På engelska konsulatet hade man ordnat lite corned beef,lite ris och plommon samt risgrynsgröt. En idegran fanns liksom en flagga.På kvällen den 24.12 satt vi i en trädgård och hörde bombexplosioner på håll. På slutet av julhelgen kapitulerade Hongkong. Vi blev av japanerna klassade som mindre fientliga fiender. Läget försämrades på alla sätt 1941-45. Tre av vårt befäl blev mördade 1943. Morden väckte uppmärksamhet to.m i Shanghai ochjapanske kommendanten bevistade begravningen. Kineserna svalt och frös ihjäl. Likbilarna gick i skytteltrafik. Epidemier rasade. Jag magrade till 52 kilo. 1942 fick vi order av japanerna att vi skulle föras till Shanghai.Med soldater i spetsen marscherade vi ner till hamnen där 2000 kineser trängdes för att komma ombord på ms Shimogu Maru. Vi fick ligga 6 man i varje hytt vilket varett privilegium. Vi kom till Shanghai den 13.5.42. Vi var i mycket dålig kondition och vintern 1942-43 blev mycket kall. Livemedelsläget var hopplöst. En het sommar följde. Ytterligare tre av oss dog av umbäranden och begrov i Shanghai. Först 1944 började UD agera aktivare för oss sedan GT hade skrivit om oss och anhöriga skrivit.Men inget hände förrän kriget slutat. Först 23.11.45fick vi åka hem med engelska trupptransportfartyget Tamaros. Förutom de 6 som dog i Shanghai från Ningpo dog ytterligare 6 svenska sjömän där under krigsåren av dysenteri o.a sjukdomar. Det var elektrikern Jean Svensson, matros Åke Hammar, lättmatros Erik Björkman,Gtbg, matros Gunnar Knutström, Västervik, lättamtros Gösta Palm, Stockholm och kocken Gunnar Möller, Norrköping.

(Uppgifter i Uppgifter ej genomgången)

WILHELMINA 14.12 41

Grundstött och vrak i Hanöbukten. 100% krig. Alla sjömärken indragna.

RAPPORT

Avgick tors 11.12 41 kl 10.30 från Brake destinerad till Gävle. Rumslast av 2591 ton kol. Djupg F 19′4″- A 19′6″ 21 ombv.
Grundstött sön 14.12 kl 09 på Kammarbrinken, 3′ NW Utlängan utanför Karlskrona. Vind: ONO 4, smult vatten, snöbyar, sikt i byarna 1′. Befh vakt, utkik på backen. Fartyget blivit vrak.
Antaglig orsak: Fartygets kurs från Samdhammarens röda lysboj hade lagts innanför minbältet och sedermera, även i fortsättningen, hållits längre in mot land, än vad som skulle varit fallet därest inte minfält varit utlagda på grund av kriget. Vid pejlingen av Hanö tvärs hade fartyget kommit ngt STB om den beräknade kursen. Vid den fortsatta färden upp till kursändringen kl 08 30 hade fartyget, enligt vad som senare framkommit, uppenbarligen satts åt BB och föröver. Grundstötningen skedde å grundet Kammarbrainken, 3 sjömil NWtW Utlängans fyr. Till följd av kriget hade emellertid den ballongprick, som under fredstid markerat Kammarbrinkens grund, indragits, likaledes dubbelballongpricken utanför Eldstensbåken och likaledes en ballong med 2 kvastar på grundet Hermanskullen. Därest dessa sjömärken hade funnits på sina platser hade desamma med största sannolikhet iakttagits av mig liksom av utkiken och vakth. styrman. I sådant fall hade grundstötningen säkerligen undvikits. Den egentliga orsaken till fartygets grundstötning har följaktligen varit den på grund av kriget verkställda indragningen av dessa sjömärken.

Skeppsdagboken

Tors 11.12 kl 10.30 avgått Brake under lots ledning.
Fre 12.12 kl 13.45 anlänt BrunsBüttel och sedan passerat Kielkanalen.
Lör13.12 Avgått från Holtenau och ankrat vid Kiel fyrskepp. Kl 08.20 hivat upp och fortsatt resan, satt loggen = 0 Styrt varierande kurser genom Bältena enligt Tyska Marinledningens anvisningar. Kl 16 passerat vaktfartyg Nr 21 och styrt upp mot Svenska kusten.
Sön 14 12 01.18 passerat Sandhammarens röda lysboj tätt om BB Logg = 57. Fortsatt innanför minfältet och passerat Nedjans boj kl 02.55 i bäring mgan: N 45° W, avstånd 2 mil, logg = 71 - Därifrån styrdes NOtO½O på kompassen, dev. = 0 Vind NNO 5, mulen luft med regn. Kl 06 Hanö fyr i N31° W avstånd 16 mil, logg = 0. VIND ONO 4, mulen luft, senare regn övergående i snöblandat regn Kl 08.30, logg = 22, ändrat kursen till OtS på kompassen, lodat och fått ett vattendjup av 20,12 meter Logg = 25.
- Kl 09 grundstött Maskinen stoppades omedelbart. Rundpejling visat läckor i tank 1 och förpiken varför länsning igångsattes omedelbart. Telegram

WILHELMINA 14.12.41

avsänts till rederiet och till Neptunbolaget med begäran om assistans. Sedan STB båt sjösatts roddes ett varpankare ut 6 kbl akteröver, varefter maskinen kördes full fart back och wiren å ankaret hivades in, men kom far tyget ej loss. Sedan åtskilliga manövrar utförts uppgavs försöken När luften klarnat något och pejlingar kunde företagas, visade det sig att fartyget stod på Kammarbringens grund. Kl 13 anlände Utlängans livräddningsbåt. Under e m drog sig vinden till SO och Syd och friskade i så att sjön växte varvid fartyget högg hårt på grundet. På kvällen märktes att vattnet började stiga i rum 1 och 2 och att maskintanken gått läck - Under natten drog sig vinden över till SW och sjön ökade och fartyget högg hela natten mycket hårt på grundet Efterhand steg vattnet i förrummen alltmer, pumparna kunde inte hålla läns

Mån 15 12: kl 06 stod vattnet 18' högt i rum 1, 5' högt i rum 2. Vind W 8 med grov överbrytande sjö. Fartyget högg hela tiden mycket hårt på grundet. Livräddningsmanskapet från Utlaängan, som varit ombord hela natten, meddelade att de inte kunde stanna längre emedan sjön blivit för grov för att borda Då fartyget högg mycket hårt och grundbrotten gick över det förelåg risk att skrovet skulle brytas av varför order gavs att alle man skulle lämna och gå i livräddningsbåten. Kl 09 kom hela besättningen in till Stenshamn där de blev inkvarterade. Kl 11 anlände bärgningsångaren Helios och ankrade innanför Inlängan i avvaktan på bättre väder. Vinden stod hela dygnet mycket hård västlig med grov brytande sjö.

Tis 16 12 Vind W 4, sjön minskat något. Kl 10 for befh, 1e & 2e styrmännen samt övermaskinisten åter ombord Vattnet hade då inträngt även i maskinrummet varför en motorpump avhämtades tillsammans med 3 man från Helios och sattes denna ned i maskinrummet, varefter länsning påbörjades.

Ons 17 12 Vind W 3, tämligen grov sjö. Kl 08.30 anlände Helios och var kl 10 30 förtöjd långsides Wilhelmina. Besättningen återkommit ombord. Erhållit läktringstonnage och kl 15 påbörjat lossning från rum 1 & 2. Dykare varit sysselsatt med tätning av åtkomliga skador under 4 timmars tid. Kl 15 var 2ans rum, maskinrummet och akterrummet läns. Lossning pågått till midnatt.

Tors 18 12 Vinden dragit över på N med avtagande W dyning. Lossning hela dygnet i 1ans och 2ans rum Under f.m insattes en pump med 3 slangledningar i 1ans rum.

Fre 19 12 Svag SO vind. Ytterligare en pump med 3 slangledningar insatts till länsning av rum 1. Länsning och lossning av last i förskeppet pågått hela dygnet. Dessutom påbörjades lossning med ytterligare ett gäng kl 15 från rum 3. Kl 08 30 kopplade Helios bogserwire akterut och försökte dra fartyget flott samtidigt som Wilhelminas maskin körde full

WILHELMINA 14 12 41

back Kl 09 30 uppgavs försöken. Under e.m lade Helios ut ett varpankare akter om fartyget med 30 famnar kätting och 90 famnar wire vilken kopppla- des ombord å ss Wilhelmina med 6-skuren wiregina till 4ans winsch

Lör 20 12 Laber vx vind. Länspumpning, samt lossning av last från förrum och rum 3 fortgått hela dygnet. Kl 08 började Helios åter draga Hivat å varpankarginan och kört full back med egen maskin till kl 10.30 då försöken uppgavs utanatt resultat nåtts. Kl 11 anlände Herakles och förde omedelbart en bogserwire ombord å haveristen. Kl 14.30 började Helios och Herakles draga, varpankaret hivades och haveristens egen maskin gick full back. Kl 16 uppgavs försöket. Ytterligare en pump med 3 slangledningar insatts från Heraklse i rum 1.

Sön 21 12 Vind W 5, under dagen ökande till kuling med växande sjö. Lossning av last med 3 gäng till kl 08 då de båda bärgningsfartygen åter började draga, samtdiligt som det hivades på wirelinan och kördes full back med egen maskin. Härvid drogs fartyget av grundklacken under maskin och svängde i NO- SW-lig riktning men stod fast förut under rum 1. Kl 11 sprängdes pollarna akterut och Herakles bpgserwire oklarades varvid Wilhelmina svängde ner med sidan mot ett annat grund och fick sjön tvärs, varvid fartyget högg mycket svårt i bränningarna. Kl 12 uppgavs flottagningsförsöken. Kl 13 bröts Wilhelmina itu akter om lucka 2. Utlängans livräddningsbåt anlände och ilandförde befäl och besättning och samtidigt lämnade Helios och Herakles platsen ~~efterson~~ eftersom Wilhelmina nu var förlorad. Strax efter det besättningen lämnat fartyget gick förmasten och bryggan överbord i de våldsamma grundbrotten.

SKN: Följande fartyg deltagit i lossningen av last: ms Thomas, ms Jan, ms Lisa, ms Trion, pråmen Sturkö och kolpråm nr 8.

SJÖFÖRKLARING I STOCKHOLM 30 12 41

Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno.

Civilriskassurerad i Engelska Lloyds, vars ombud är AB Olsson & Wright, Skeppsbron 44, Stockholm.

Lasten ass i Veritas, Kungsgatan 9, Stockholm samt SKN.

Krigsriskförsäkrat kasko i SKN.

Lastägare: Carl Folke & Co AB, Nybrogatan 3, Stockholm.

Sakkunniga frågat:

1) Syntes inga fyrljus sedan Hanö fyr passerats kl 06?

2) Syntes inga prickar, Bojar eller land mellan dagbräckningen och Grundstötningen?

3) Fanns patentlod ombord?

WILHELMINA 14 12.41

Befh Hamberg: Då kursen kl 08 30 ändrades till OtS hade fartyget sannolikt befunnit sig strax vid Hermankullens grund. Befh avsikt hade varit att föra fartyget utanför Utlängan men norr om Utklippan, enär ett tyskt minbälte vore utlagt SW Utklippan. Sedan Hanö fyr passerats hade före grundstötningen inte något fyrljus varit synligt, inte heller hade land eller prickar eller någon boj iakttagits mellan gryningen och grundstötningen. Enär kursen hållits nästan riktig från Simrishamn till dess Hanö fyr pejlades, hade befh beräknat, att inte komma nämnvärt ur kursen på den därefter följande kortare distansen till Utlängan. Regelbunden lodning ansetts nödvändig. Patentlod hade funnits ombord. Då lodning sedan företagits kl 08 55 skulle fartyget enligt besticket inte ha befunnit sig nära land. Att fartyget då varit avsevärt ur den beräknade kursen hade med sannolikhet föranletts av stark ström som satt fartyget BB och föröver. Avståndet till Hanö fyr hade fastställts genom 4-streckspejling och loggavläsning.

2e styrman Rangby: Avlöst 1e styrman på bryggan kl 08. Även befh på bryggan. Mulet väder med snöblandat regn, sikten ungefär en distansminut. Inget fyrljus synligt, ej heller land eller något sjömärke. Om den ballongprick, som tidigare funnits på Hermanskullens grund, vid tillfället varit utsatt på grundet, skulle den med största sannolikhet ah iakttagits, enär fartyget troligen passerade på ett avstånd av omkring ½ sjömil därifrån. 2e styrman lodat kl 08 30 på order av befh. Någon särskild anledning att loda hade inte funnits enär botten på sträckan ifråga vore mycket ojämn, varför lodning inte kunde beräknas ge någon ledning vid positionsbestämningar. 2e styrman upprepade gånger gått denna led och han kände väl till densamma. Grundstötningen hade inträffat ungefär å den plats där pricken vanligen vore utsatt.

Chiefen Sjölander: Befann sig i maskinrummet vid grunstötningen

Lättmatros Bergström: Utkik på backen sedn 08.45 i snöblandat regn med ungefär 1 distansminuts sikt. Inte särskilt stark vind. Varken sett land, fyrljus, prickar eller bojar under tiden närmast före grundstötningen.

Jungman Sepp: Till rors från kl 08. Noggrannt hållit de av befh anvisade kurserna. Kl 08 30, då befh beordrat kursändring till OtS, ej sett något fyrljus. Om farten i samband med kursändringen saktats till halv fart, hade han inte lagt märke till.

K

Crew list

Befh Per Oscar Hamberg, Sånga, Västernorrland, 14.7.06
1e styrman Axel B Olsson, Drejargatan 6, Stockholm, 9.6.96
2e styrman Birger Reinhold Rangby, Gustafslundsvägen 171, Äppelviken, 24.7.01

forts

WILHELMINA 14 12 41

Crew List forts

Chief Otto Sjölander, Klingsta Backe 5,Danderyd, 6 1.81
Maskinist I.A Carlsson, Borensberg, 17 2 94
Stuert A H Blomberg, Arkitektvägen 53,Stockholm, 26 10 05
Kock E G Öberg, box 755,Gävle, 3.11'04
Mässuppassare S V Bergquist, fack 25, Fredriksberg, 25 9 22
Matros P.A Aldén, Beckhagen, Askersund, 14 7 02
Matros Å E Svensson, Östgötavaägen 11, Hallstavik, 1.9 16
Matros J E Landström, Lumparland,Mariehamn, Åland, 9 1.98 (F)
Lättmatros Jonas Bertil Bergström, Persltrand, Jörn, 2.2 18
Jungman NLHillergård, Karlbergsvägen 69,Stockholm,%T Carlbom, 23 6 22
Jungman Kurt Victor Sepp, Nybrokajen 7,Stockholm, 19 7 21 (Est)
Donkeyman N R.Norenius, Sunnansjö, Björna, 21.12 06
Eldare N.C Petterson, Södra Vägen 33, Kalmar, 167 08
Eldare A F Mattsson, Storegården, Åsunden, 3 4 21
Eldare H B Boström, Albion 14, Gävle, 1 4 96
Lämpare J V Hansson, Jespergatan 19, Malmö, 26 8 17
Lämpare E G Essel, Forsby, Strömsbro, 1.8 22
Maskinelev G G Åkesson, Skearyd, Jämsjö Slätt, 24 9 19

KK memorial 7 2 42

Orsak: Stark NNO-lig ström i östra Hanöbukten och tidvis dåliga siktförhållanden förorsakade grundstötningen. När fartyget strax efter 08.30 gått ut distansen till tvärs Utklippans fyr och ingenting siktats av land lät befh i de alltmera tätnande snöbyarna reducera fartygets fart, och efter ytterligare ett par distansminuters gång,fälla lodet. Av allt att döma har han då tagit i beaktande den 1,6 meters grundklack, Holmebådan, som ligger 13 kbl NO utklippan. Med tanke på att fartyget,då det tidigare på morgonen varit tvärs Hanö,blivit satt ngt STB hän utanför kurslinjen, tog han för givet att, om någon strömsättning förekommit under de senaste 22 nautiska milen,man kunnat befara ett närmande av Utklippan och dess uppgrundningar. Då dessutom ett minfält sträcker sig i omedelbar närhet av och utanför territorialgränsen SO utklippans fyr, var befh nödsakad att framföra fartyget mellan fyren och Utlängan. Visserligen underlät han att ta ett flertal lodskott i början av förmiddagsvakten,vilket med en modern lodapparat ombord möjligen kunnat ha givit honom en varning i tid,men, då bottenformationerna söder om Sturkö och runt Utklippan är i viss mån likartade i sin ojämna struktur,synes mig denna underlåtenhetssynd i det här fallet icke kunna lastas befh.

Forts

WILHELMINA 14 12 41

Särskilda anmärkningar:

Omkring 10 distansminuter efter kursändringen kl 08 30, befann sig fartyget tvärs Hermanskullens 2,7-meters grundklack på ett avstånd av knappa 5 kbl, och fastnade detsamma vid grundstötningen på sydsidan av Kammarbrinken De båda prickarna som utmärker dessa grundklackar under vanliga fredliga förhållanden, voro tillsammans med Eldstensrevets Dubbelballongprick, sedan den 27 maj 1940 indragna och ah senare icke utlagts Förutsätter man nu att ovan nämnda sjömärken under normala förhållanden befunnit sig på sina platser,hade med till visshet gränsande sannolikhet de två förstnämnda prickarna siktats i så god tid att en positionsbestämning och kursändring hunnit vidtagas Under för handenvarande omständigheter synes mig fartygets förlisning i viss mån hava berott på de nu rådande krigsförhållandena och de av dessa orsakade svårigheterna, vilka ur navigeringssynpunkt blivit förvärrade genom indragning av sjömärkena och närbelägna minfält.

Ex officio
Bo Bersgtröm

P.M. SKNEIII 223

Undertecknade, som av red AB Fredrika blivit anmodade att yttra oss beträffande orsakerna till ss Wilhelminas grundstötning, vilja, sedan vi tagit del av protokoll över sjöförklaringen, avge följande utlåtande:

(Här refereras sjöförklaringens uppgifter om kurser & distanser fram till grundstötningen.) Sedan följer:

Antagliga orsaken till grundstötningen, i den mån den kan med ledning av sjöförklaringen och genom personliga samtal med befh, bedömas:

D( ) från positionen 2′ SO Nedjan satta kursen magn NOtO¼O ,som skulle bära på betryggande avstånd - c:a 4,5′- från och innanför Utklippan, kontrollerades meddelst 4-streckspejling av Hanö fyr, som passerades på det beräknade avståndet 16′ På den då utgångna distansen från Nedjan,som är 27,2′, visade loggen emellertid 29′, varför befh konstaterade att fartyget satts tillbaka 1,8′- Kursen NOtO¼O magn ,som visat sig så bra, bibehölls därför till kl 08 30. Då farrtyget enligt loggen gått en distans från Hanö tvärs av 22′, ändrades den till OtS på kompasse, dev = 1° Ost Farten saktades då ner till halv och sedan fartyget gått ytterligare 3′ lodades, varvid ett djup av 20,12 meter erhölls. Fartyget fortsatte därefter med samma kurs och fart i 5 tidsminuter då grundstötningenen inträffade kl 09. Att lodning ej verkställdes vid senaste kursändringen eller tidigare ,måste ha berott på att befh varit säker på positionen. Kursen på

WILHELMINA 14.12 41

sträckan från Nedjan till tvärs Hanö stämde ju exakt och då dessutom loggen på samma sträcka visade nära 2′mer än distansen är över grund,får han anses ha haft skäl för att även i fortsättningen räkna med motström och på grund härav beräknat att fartyget inte kommit så långt fram som det i verkligheten gjort. Vid rekonstruktion av den väg fartyget i verkligheten framgått från Hanö tvärs till platsen för kursändringen kl 08 30 ,visar det sig att den behållna kursen varit NO¼O istf NOtO¼O ,och den utgångna distansen över grund 23½′istället för 22′. Fartyget har alltså satts c:a 3′åt BB och 1½′föröver ,med säkerhet beroende på strömsättningen,och måste därför ha passerat platsen för Karlskrona angöringsboj på c:a 1′avstånd och efter kursändring till OtS platsen för Hermanskulles prick (en ballong med två kvastar) på en knapp ½′avstånd. Platsen för ballongpricken på Kammarbrinken – där fartyget grundstötte – måste ha varit tätt intill fartyget. Om dessa sjömärken, som p.g av krigsläget äro borttagna, varit på sina platser så hade med säkerhet åtminstone något av dem upptäckts och grundstötningen därigenom undvikits. Vi anse därför att den egentliga orsaken till grundstötningen varit den på grund av kriget verkställda indragningen av nämnda boj och prickar

Stockholm 28 1 42

O.Granath
Befh å ss Ring

Olsson
Naatisk ingeniör i
Sthlms red AB Svea

Advokat Henriques,SKN, till Bo Bergström,SKK, 16 2 42

"Det torde knappast råda något tvivel om att haveriet är 100% krigshaveri enligt Svensk rättsuppfattning, men jag tror att det även är 100% civilhaveri enligt Engelsk syn på saken."

Lotsstyrelsen bekräftat

På förfrågan från SKN bekräftade Kungl Lotsstyrelsen 29.1.42 i brev att " De i skrivelsen omförmälda prickrana vid tiden för fartygets grundstötning voro indragna samt att indragningen,som ägt rum på begäran av befälhavande amiralen i Sydkustens Marindistrikt,var beroende av krigsförhållandena."

SKNEVII vol 331

LASTEN

Lasten av 2630,8 ton kol – "Fettnusskohlen" – till Carl Folke & Co AB i Stockholm var försäkrad i Veritas för 87930:- kr.
677,3 ton kunde läktras innan fartyget blev vrak.
1953,495 ton gick förlorat och var värd 65285:80 kr.
Av den bärgade lasten såldes 541,6 ton till Karlskrona Örlogsvarv och

WILHELMINA 14 12 41

135,7 ton till Karlskrona Stads gasverk.
Den 29.6.42 var dykare från Glücksmans Metallfirma som köpt vraket nere och undersökte det. De fann vraket helt sönderbrutet och all kvarvarande kollast bortspolad, varför firman avböjde ett anbud från SKN att få köpa lasten för 25000 kr.

VRAKET SKNEIII 223

Mäklarna i Karlskrona, U.A Roselius AB, redovisade i nov 42 försäljning av en livbåt från Wilhelmina som legat i Karlskrona och inbringade 50 kr. Fyrmästare Olsson på Utlängan redovisade 35 kr för "försålda vrakdelar" Nettoproveny för SKN kr 12:50. (Anteckning i blyerts av SKN:" Rederiet påstår att inget annat bärgats "
12.5.42 fick SKN 1000 kr i proveny från W.Schmidt & Co i Karlshamn (Lloyds agent) som låtit sälja Wilhelminas vrak för 2000 kr till Leopold Glücksman = AB Glücksmans Metallaffär, Värmlandsgatan 14, Göteborg. I ett brev Sthlm 14.11.57 skriver Henriques till H.A Hermansson i Hällevik som förfrågat sig om vraket att " vi ha oss icke bekant till vem Karlshamnsfirman sedermera försålt vraket."

Assurans

SKN 22.5.42 utbetalat 100000 kr till rederiet plus en revers på 200000:- som löstes dem 13.3.43. "Samtliga effekter torde ha räddats", står det i blyerts på pärmen.
Till lastägaren utbetalade SKN 65162:56 för förlorad last.
SKN betalat ut 25458:71 för fraktförsäkringen.
Neptunbolaget begärde i bärgarlön 50% på lastens Fob-värde inkl frakt. som av Neptun beräknats till i runt tal 35000:- kr.
SKN räknat ner beloppet till 29658:62.

Egna noteringar

Skrotbärgning

Den 2 5 58 erhöll H.A.Hermansson i Hällevik Sjöfartsstyrelsens tillstådn att med danska stenfiskefartyget "Bien" fram till den 1.10.58 få göra resor i svensk kustfart i samband med bärgning av skrot från Wilhelminas vrak. Hermansson avsåg att bärga så mycket som möjligt. Endast några rostiga järnkonstruktioner synes vid denna tid över ytan och arbetet skulle bli i hög grad beroende av väder och vind på den utsatta platsen.

Historik

Lastångare på 1912 brton byggd 1894 vid J.L.Thompsson & Son i Sunderland

WILHELMINA 14 12 41

av stål (Ex Gerania, Anastossios A Smyrmas, Antinoe,Rosetti)L 84,5 B 11,9 Tillhörig red AB Fredrika (Emanuel Högberg) i Stockholm, ett dotterbolag till Sveabolaget. 2960 dw. 800 ihkr. - Rosetti byggdes 1894 för Bolton SS Co i London.Skeppsredare Bolton var stor konstälskare och fartygen i hans flotta bar alla namnet på en beröömd konstnär :Raphael, Ruysdale, Rube Rubens, Rembrandt, Reynolds, Romney och, som det sista i raden, Rosetti. Wilhelmina var 1941 den sista av dessa 1890-talsångare..Under första världs kriget såldes Rosetti till Egypt & Levant ss Co i London som ersättning för torpederade ss Antinoe och övertog det namnet. 1923 Såldes Antinoe till skeppsredare T.S Smyrmas i Andros och fick namnet Anastassios A Smyrmas. Antinoes efterföljare i Egypt & Levant line gick till de nautiska häverna genom sin dramatiska undergång i Atlanten i nov 1926. - Med eld ombord drev hon dygn efter dygn i hårt väder omgiven av ett flertal stora fartyg som inte kunde sätta ut livbåtar p g av vädret.- Hösten Sept 1931 inköptes Anastassios A Smyrmas av det nybildade red AB Gerania (Erik Högberg) i Gävle för 1250 pund och fick namnet Gerania med P H.Pontoppidan som befh. I nov 31 drunknade en lättmatros och en jungman då de skulle dra iland förtöjningarna vid Sunds bruk. Den 15 sept 1935 räddade Gerania 7 man från estniska 3Sk Viljandi på 208 brton (B -17 i Borgå) som i 2 dygn flutit på trälasten i hårt väder söder om Gotland - Redaren och befh Karld Midt 45 år hade spolats överbord och drunknat liksom hans fru Emilie,35 år, styrman Ernst Maddisson och kokserskan Hilja. Gerania laddsatte de räddade i Karlskrona där en man fördes till sjukhus. Viljandi inbogserades till Visby,genomgick stor reparation och förliste på första resan i mars 1936 vid Storkläppens fyr på Smålandskusten. - Den 19/4.37 rammade och sänkte Gerania utanför Danzig en liten fiskebåt i tät tjocka varvid 2 man omkom Gerania var på resa Danzig-Riga - Tors 10.8/39 var Gerania i barlast på utgående från Antwerpen destinerad till Arkangelsk, Befh Nils Håkansson, Åkesholm (f 7 1 74 i Ysane,Blk) då hon kl 04.13 på Flushings Roads på Schelde ,ovanför Vlissingen, under lotsbyte rammades midskepps BB av ss Heemskerk av Gravenhagen (Holland-Afrikalinjen) på 9500 brton (B -19 i Rostock) och måste sättas på grund svårt läck. Ingen på Geranis brygga synes ha observerat Heemskerk och då hon siktades mycket nära företog lotsen flera förhastade och delvis felaktiga åtgärder som ledde till kollision. - Geranias eld-och maskinrum vattenfylldes men hon kunde efter prov. tätning och länspumpning flottagas 12.8 av ett bärgningsfartyg och 2 bogserbåtar och dockades i Antwerpen den 14.8 . På rederiets begäran kondemnerades hon med men assuransen sålde i nov. 39 fartyget till red AB Fredrika i Sthlm som lär reparera henne under namnet Wilhelmina. - Den 9.4 1940 låg Wilhelmina klar för avgång till England då tyskarna föll in i

WILHELMINA 14.12 40

Norge och hon måste lossa sin last i Halmstad och blev fast innanför spärren. Den 27.4.41 fick Wilhelmina stävskador viden lindrig kollision 1'N Kiels fyrskepp med ss Randwijk av Rotterdam kl 04.20. i tjocka.

SHANTUNG 24.12.41

DOVA EXPLOSIONER I MELLANDÄCK SATT BOMULLSLASTEN I BRAND JULAFTONSNATTEN I KONVOJ PÅ NORDATLANTEN. HEROISK KAMP MOT ELDEN MEN KL 02 JULDAGEN MÅSTE DE 42 OMBORDVARANDE, VARAV 9 PASSAGERARE, GÅ I BÅTARNA I HÅRT VÄDER . DE RÄDDADES FÖRST PÅ ANNANDAGEN AV LEJDFARTYGET " TUNAHOLM."

HEMLIG

SHANTUNG 24.12.41

ELD OMBORD GENOM SABOTAGE I KONVOJ I ATLANTEN JULAFTON 1941

Journalutdrag på resa Halifax -Liverpool

Mån 15.12 41 kl 12.35 avgått i konvoj från Halifax dest. till Liverpool. Last av 8868 ton styckegods, bl.a bomullsbalar. Djupg F 25'10''- A 27'07'' 33 ombv, 9 passagerare.

Ons 24.12 c:a kl 23.30 position N 59 50'- W 23 30'. Ostlig vind, grov W. dyning med sättning och slingring, mulen luft, 2e styrmans vakt. Kl 23.25 väcktes 2e maskinisten av några dova smällar vilka han tog för sjunkbomber och omtalade för de personer som befunno sig i befälsmässen. Omkring 23.30 tyckte sig vakth. maskinassistenten känna lukten av brandrök nere i maskinrummet. Han företog då en u-sökning där och och upptäckte ,när han hunnit upp till undre maskinkappen, att BB skott gränsande till spardäck mellan lastrum 3 och 4 var brunbränt.(Bomull stuvat här). Han meddelade omedelbart övermaskinisten o återvände därefter till maskin. Maskinchefen övertygade sig personligen om att uppgifterna stämde innan han meddelade befh. C:a kl 23.35 gav befh order om att släppa på kolsyra i spardäck och att klargöra b alla brandslangar omedelbart. Under tiden som kolsyran släpptes på i spardäck gjordes allt klart vid lucka 3 för att kunna gå ner i denna om det skulle visa sig att kolsyran inte kunde släcka elden. Elden tycktes dock tilltaga i styrka. Det var snart omöjligt att vistas i alla BB hytter i midskeppshuset på grund av rökutveckling och hetta.

Tors 25.12 c:a kl 00.40 började styrledningen krångla. För att minska draget när 3ans lucka skulle öppnas ,samt för att komma bort från konvojen, stoppades maskinerna kl.00.45. Försök gjordes därefter att med hjälp av rökmasker och vattemslang nå fram till eldhärden, men detta visade sig omöjligt på grund av den oerhörda hettan och den våldsamma rökutvecklingen, varför luckan åter tillslöts. Kl 01.40, när det stod klart att elden var omöjlig att bekämpa,gavs order om full fart till maskinrummet och kursen sattes mot Reykjavik. Under försök att rädda en del kläder från sin hytt hörde 1e maskinisten Knutsson 4 kraftiga explosioner vilka kommo från spardäck och troligen under 2e maskinistens och maskinassistentens hytter. Däcket skakades kraftigt vid dessa explosioner och strax därpå började hytterna brinna. Alla el.ledninbar till salongshuset och kommandobryggan var då avbrända och styrledningen till bryggan obrukbar, varför reservstyrningen akter slogs till.- C:a 15 minuter senare såg vakth. maskinisten lågor slå fram genom fönstren i övre maskinkappens BB-skott. Detta meddelade han till befh på bryggan. Försök gjordes hela tiden att genom vattenbegjutning bekämpa elden, men allt visade sig förgäves,varför maskinerna kl 02

SHANTUNG 24.12.41

stoppades och order gavs om att livbåtarna skulle sättas i sjön. Hela BB-sidan av midskeppshuset var då övertänd och lågor slog upp genom luftrör och maskinskylight. Innan fartyget övergavs utsändes per radio SOS och ungefärlig position. När STB båt skulle firasråkade i den allmänna brådskan förliga taljelöparen rappa ur händerna på den matros som firade denna. Att så skedde berodde antagligen på nervositet på grund av eldens hastiga spridning, ty lågorna från maskinskylightet nådde då nästan fram till anläggningspollarna för livbåtstaljorna. Livbåetn blev på så sätt hängande i endast aktertaljan och en del av de 19 ombv föll i vattnet. Motorlivbåtenssattes omedelbart i sjön och lyckades bärga 16 man och en död. Vid den sammanräkning som senare företogs visade det sig att 3 passagerare och 2 besättningsmän skanades. Ytterligare försök gjordes att finna de saknade men utan resultat på grund av mörkret. Natten tillbringades sedan i livbåtarna. Hela midskeppet brann som en enorm fackla hela natten. C:a kl 10.30 f.m. hade branden avtagit betydligt varför det beslöts att söka återvända ombord. Kl 12.30 bordades fartyget. Midskeppshuset visade sig vara totalt utbränt liksom trädäcket i gångarna. Men nere i maskin gick no 3 hjälpmotor fortfarande ehuru med mycket oregelbunden gång.Så snart man kunde ta sig ner i maskinrummet för hetta och rök stoppades denna motor. Samtidigt observerades att övre gretingarna och lejdarna samt skotten i undre maskinkappen voro mycket deformerade. Färgen var avbränd på huvudmotorns cylibdrar och på det skott på vilket de från den elektriska instrumenttavlan utlagda ledningarna var anbragta, så och på BB brännoljetank. (Dagtank). C:a 2 timmar senare stängdes öppna bottenkranar och avstängningsventiler på brännoljedagtankarna. Efter ombordkomsten sändes c:a kl 13.40 det första nödmeddelandet per radio ut, angivande fartygets position och nödläge. Detta upprepades flera gånger under dagens lopp. Alla bränder i midskeppshuset släcktes. Då det vid 16-tiden visade sig att hettan tilltog vid 3ans däck och luckkarmar övergöts dessa hela tiden med vatten. Hettan från lastrummet tilltog dock så attbecket i nåten började koka och ryka. Hettan bröjade också tillta oroväckande i stewardens förråd. Då hettan vid 22-tiden alltjämt ökade sändes nödraketer upp. - Fre 26.12 kl 01,45 syntes ljus från 2 fartyg stävande i W riktning och rakater och redlights avbrändes för att påkalla uppmärksamhet. Vid 02.30-tiden var hettan så svår i salongshuset att alla där måste begiva sig akterut. Även livbåtarna, som förut varit förtöjda föröver, förhalades nu akteröver för attvara åtkomliga om salongshuset skulle övertändas. Omkring kl 03.20 upptäcktes att det brannkraftigt på BB sida och vid främre maskinskottet och lågor började slå uppgenom pålmasten vid lucka 3 BB. - C:a 10 minuter senare hördes en kraftig knall från maskinrummet. C:a kl 04

SSHANTUNG 24.12 41

hade det fartyg som upptäcktes kl 01.45 kommit så nära att det var tydligt att det skulle komma till undsättning. Då faran för fartygets övertändning kunde anses som omedelbart förestående och vind och sjöxxxxxxg sjö tilltog bemannades livbåtarna och Shantung övergavs. Det visade sig att det fartyg som kommit till undsättning var Svenska Amerika-Mexicolinjens ms Tunaholm vilken gick i fri lejd och var destinerad till Buenos Aires.

Ewert Wistedt
Befh

Sjöförhör på generalkonsulateti Buenos Aires 26.1.42 kl 10.30

Generalkonsul Fritz Brander. HEMLIG

Sakkunniga: Befh på Tunaholm,Johannes Gunde, & sjökapten Ludvig Lindh, bosatt i Buenos Aires.

Samtliga handlingar utom skeppsdagboken gått förlorade.

Befh Wistedt: Lastat styckegods, bl.a bomullsbalar, i New Orleans, där. lasten stuvats av Harrisons agent, Alfred le Blanc. 3 vaktmän varit utsatta under lastningen.Omöjligt för obehöriga att komma ombord. Anlänt Halifax den 10.12moch legat på redden där till 15.12 då fartyget avgick i en konvoj med engelska, norska och svenska fartyg dest, till Liverpool. I halifax hade endast fartygets agenter och skeppshandlare tillåtits att komma ombord Befh ansåg att möjligheter till sabotage förelåg alldenstund 2e maskinisten hört dova detonationer kort innan elden bröt ut. Högst troligtaatt tidsinställda bomber placerats tillsammans med lasten i schaktet på mellandäck mellan lucka 3 och 4. Kan knappast ha varit självantändning . Därtill spred sig elden alldeles för snabbt efter det den upptäckts. Alla el.ledningar ombord varit i fullgott skick och fungerat fram till brandens utbrott. På förfrågan från bisittaren kapten Lindh, huruvida fartyget varit utsatt för svårare rullning som kunnat vålla last förskjutning, svarade befh nekande. Luftrören till schaktet på mellandäck mellan lucka 3 och 4 varit täckta med kapell, menpålmasten öppen. En man med gasmask gått ner i lucka 3så fort den öppnats men genast drivits tillbaka av hetta och rök. Befh hade då djälv försökt göra en undersökming i lucka 3 men måst ge upp p.g. av hetta och rök. Stängt lucka 3 och släppt på CO^2 i schaktet. Man använde förgäves alla de 40 CO^2-flaskor som fanns ombord. - Fartyget övergavs kl 02 juldagsmorgonen därför att elden slog från maskinskylightet och hotade livbåtarna och båtdäcket. Det var absolut nödvändigt att sjösätta båtarna. En explosion kunde även väntas i oljetankarna. Vid firningen av STB båt blev matros Arne Berg vid förtaljan nervös och släppte löparen så att båten blev hängande i aktertaljan och de flesta av de ombv föll överbord. Befh och 2e styrman hade befälet

SHANTUNG 24.12.41

i STB båt. Såvitt befh kunnat se i mörkret hade alla livbälten påsatta. Så fort olyckan med STB båt hänt sjösattes motorlivbåten under 2e styrmans befäl och tog upp så många man kunde påträffa i mörkret. 5 saknades.Man tog även upp liket av en passagerare, R. di Carlo, den döde hade fått ett hårt slag över ansiktet och återupplivningsförsök genom konstgjord andning var förgäves. På grund av den svåra dyningen kastades liket överbord eftre flera timmar eftersom båten var svårt belastad och det var bäst för de ombv. säkerhet. - Tunaholm kom långsides kl 04 den 26.12. Tunaholms befh Johannes Gunde ville inte ligga bi och avvakta brandens utveckling eftersom hans fartyg gick i fri lejd. Shantung övergavs, alla gick ombord i Tunaholm som fortsatte sin resa och anlände till B.A. den 18.1.42. Då hade 14 man från Shantung redan den 2.1.42 i öppen sjö överförts till ms Gullmaren på resa till Rio de Janeiro, som anlände dit den 12.1.- +6 passagerare (se s. 6) (s. 12)
Dessa 14 man var: 2e styrman, maskinassistenten, båtsman, matroserna Hovden och Lindberg, lättmatroserna Andersson och Johnsen,jungman Cassidy, 2e motormännen Wikström och Lundquist, motorelev Renwall, 2e kocken Boström och de Filippinska mäss -och salongsuppassarna. - Tunaholms befh på begäran telegraferat till rederiet och Chefen för Marinen om Shantungs förlisning.

Ie styrman Hörle: Av samma uppfattning som befh, att sabotage förelegat. Han hade själv haft hand om lastningen i New Orleans men ej märkt något särskilt, allting hade synts vara i god ordning.

2e maskinisten Paulsson: Väckts kl 11.25 den 24.12 av några dova detonationer som han trott kommafrån sjunkbombsfällning i konvojen. Kort därpå kom maskinass. och meddelade att han kände brandrök. 2e maskinisten gjort en undersökning och funnit att BB maskinskott var brunbränt. Det gränsade till spardäck mellan rum 3 och 4. Man släppte på att CO^2 som fanns i de 40 flaskorna ombord, men utan resultat.

Matros Berg: Hjälpt till att öppna lucka 3 som var full av rök. Han hade tappat förtaljan till STB båt därför att han blivit nervös av eldens omedelbara närhet. Beklagade synnerligen det skedda. Han hade flera gånger varit behjälplig vid dylika manövrar.

Matros Larsson: Hade vakten då olyckan inträffade. Ej märkt något ovanligt under lastningen i New Orleans.

2e styrman Hellquist: Vakten på bryggan då elden bröt ut. Blivit avlöst först kl 00,30 den 15.12 ,därefter hjälpt tillmed brandbekämpningen. Därefter enligt order uppehållit sig akteröver tills order kom att gå i båtarna. Hade tillsammans med befh befälet i STB båt. Alla som steg ner i STB båt hade haft livbälten påsatta. Efter olyckan sjösatt motorlivbåten. En som togs upp ur vattnet var död.Han igenkändes som Nordamerikanaren di Carlo,som var flygare men inte iförd uniform. Han var iförd mörk kavajkostym, 1,80 lång, med brekt ansikte, slätkammat hår,

SHANTUNG 24.12.41

rak näas och bruna ögon. Andningsförsök gjorts utan resultat. 2e styrman ansåg att detonationerna tydde på sabotage.

Stuert Jönsson: Varit i STB båt. Så vitt han kunnat se hade alla livbälte på. Stuert föll i vattnet då båten tippade. Han var sedan med och sökte efter de saknade.

Protokollet inkom KK den 9.3.42

Crew List - Kompl,SKN (H)

Befh Evert Emanuel Wistedt,Ljusterö, 1.3.03 Ljusterö (8.3.40)
Ie styrman Nils Gregor Percy Malki Ben Hörle,Gtbg, 5.11.11.Sthlm (5.3.40)
2e styrman Carl Agnar Hellquist, Gtbg, 25.12.12 (8.3.40)
3e styrman Erik Halvar Silverklint, 47 år, f. i Loftahammar (Glasgow 25.10.41)
Chief Leonard Berndtsson, 49 år,f.i Västerlanda (8.3.40)
Ie maskinist Ernst Ivar Knutsson, 38 år, f. i Trelleborg (8.3.40)
2e maskinist Bror Göte Ferdinand Paulsson, Trelleborg, 26.1.13 T-b (8.3.40)
Maskinassistent Helge Ulvbildt, 32 år,Ström församling (8.3.40)
Båtsman Albert Valdemar Hansson, 46 år, f. i Rödeby (Glasgow 25.10.41)
Timmerman Knut Ivar Jönsson, 26 år, f. i Ronneby - " -
Matros Lars Erik Larsson, Skepparslöv, Skåne, 12.6.18 Vindslöv (8.3.40)
Matros Hjalmar Hovden, 31 år, f. i Karstad,Norge (Glasgow 28.8.41)
Matros Arne Erik Berg,Nyköping, 24.5.21 Tunaberg (NewOrleans 1.12 41)
Matros Bror Gustav Lindberg, 21år, f. i Kläggeberga =(Glasgow 25.10.41)
Lättmatros Åke Ragnar Andersson, 21 år, f. i Skjärvik,Norge (9.3.40)
Lättmatros Bjarne Johnsen, 24 år, f. i Kristiansand (Calcutta 2.8.41)
Lättmatros Olav Eliasen, 23 år, f. i Tromsö.Norge (-"-)
+Jungman Norman Lindford, 16 år, f. i Indien (Canadensare)(Glasgow 25.10.41)
Jungman John Cassidy, 17 år, f. i Scotland (Glasgow 30.10.41)
Elektriker John Petersen, 29 år, f. i Köpenhamn (NY 19.12 40)
Svarvare Aaro Johannes Nylund, 29 år, f. i Björneborg (Glasgow 26.10.41)
Ie motorman Sven Otto Davidsson, 20 år, f. i Mollösund (Swansea 31.1.41)
2e motorman Orvar Albert Olsson, 60 år, f. i Myckleby (Gtbg 8.3.40)
2e motorman Allan Wikström, 32 år, Skellefteå, (Houston 27.11.40)
2e motorman Arne Lundquist, 18 år, Gtbg (Glasgow 29,10.41)
+2e motorman Salmo Piekäinen, 20 år, Nurmis,Finland (Glasgow 25.10.41)
2e motorman Lester Cross, 32 år, Penarth, Scotland (New Orleans 21.12 41)
Motorelev Åke Renwall, -, f. i Finland 19.9.20 (Halifax 13.12 41)
Ex Gudmundrå 7.11.41 förlist vid grundstötning
Steward Johan Jönsson, Ystad, 6.8.02 Ystad (8.3.40, men ombord sedan 7/39)
Ie kock Sven Alrik Johansson, 25 år, f. i Grimmetonn (Swansea 8.2.41)
2e kock Fritz W.Boström, 22 år, f. i Piteå (Glasgow 30.10.41)

Forts

SHANTUNG 24.12 41

Crew list forts

Salongsuppassare Zosimo Tabudlong,17.3.16 i Manilla (Ex Canton 9.8.40)
(Glasgow 30.10.41)

Mässuppassare P.Numelin, 20 år, f. i Finland (Halifax 13.12 41)

Passagerare

†	R. di Carlo	USA	21 år	Stridsflygare	Embarkerat Halifax 15.12 41
†	R.A.Bishop	Canada	19 år	-"- (se sid 13-14)	-"-
†	D.Houston	USA	22 år	-"-	-"-
	C.R.Ramsey	USA	22 år	-"-	-"-
	W.H.Ellis	E.	30 år	-"-	-"-
	R.Ray	E.	30 år	-"-	-"-
	H.J.Tyrril	E.	31 år	-"-	-"-
	.E.Tongkins	E.	32 år	-"-	-"-
	H J.Buddle	E.	32 år	-"-	-"-

De 6 räddade passagerarna överfördes 2.1.41 till ms Gullmaren som den 12.1.42 anlände till Rio de Janeiro (Se sid 4)

KK memorial 17.3.42 (H) Ej för publicering

Orsaken till olyckan torde ha varit antingen självantändning i lasten eller sabotage.

Särskilda anmärkn: Här påpekar Bergström att livbåtsövning sist hållits den 8.8.41 "vilket innebär att befh ej efterlevt förordningen om livbåtsövning minst en gång var tredje månad."

Avslutande finns med maskin tillskrivet, signerat Bo Bergström,följande:
" I sin svarsskrivelse till rederiet, daterad den 2.11.42, vill befh göra gällande att det i många hamnar under nu rådande krig "är förbjudet att sätta livbåtar i sjön", och attdetta förbud i särskilt hög grad gäller de s.k. konvojhamnarna. Under fartygets hamnliggande i Halifax säger befh sig hava av vederbörande myndigheter sökt tillstånd att få sjösätta livbåtarna, men att denna anhållan blivit avslagen. Befh förbiser dock att fartyget under november månad legat en längre tid under lastning i New Orleans, där ingenting hindrat honom från att efterleva Kungl. Maj:ts bestämmelser rörande manskaps övning och båtars reglenemtsenliga sjösättning . "

Stockholm 23.2.43
(se sid 15) Bo Bergström

Byråkraterna i KK förde saken vidare till sjöåklagaren Otto Lindell,KK, som den 18.8.43 skrev till Ostasiat i Gtbg och bad om upplysning om kapten Wistedts nuvarande uppehållsort . (Se sid 7)

SHANTUNG 24.12.41

inkom KK 16.2.43 T.D.N:r 299H

A.B. Svenska Ostasiatiska Kompaniet.

HEMLIG

Kungl. Kommerskollegium
Sjöfartsbyrån
Stockholm

D. N:r 299 H/41

I anslutning till våra skrivelser av den 10 April och 24 november förra året bedja vi få meddela, att vi nu från den befh som tjänstgjorde vid ms Shantungs förolyckande, erhållit svar på KK skrivelse av den 2 april 1942 med yttrande av Kollegii sjötekn.konsulent. Befh skriver under den 2.11.42 som följer:
"Med anledning av KK skrivelse till Eder, daterad den 17.3.42, n:r 55H - 299H/41 samt Edert ärade brev, daterat den 23.4.42, ber jag vördsamt få meddela följande: Då det i många hamnar uder det nu rådande kriget är förbjudet att sätta några livbåtar i sjön,kan någon livbåtsmanöver å dessa platser ej företagas. Detta gäller i särskilt hög grad de s.k. konvojhamnarna av vilka som bekant Halifax är en av de största. Under vårt hamnliggande i Beford Basin,Halifax, sökte jag få hamnmyndigheternas tillstånd att få sätta livbåtarna i sjöm för livbåtsövning, men detta tilläts mig icke. Möjlighet finnes ju att stoppa fartyget i sjön unde resa mellan olika hamnar,men med tanke på den under nuvarande förhållanden överhängande ubåtsfaran och det lätta byte som ett stillaliggande fartyg är för en ubåt, gör att man i det längsta undviker en sådan manöver. Övning kan naturligtvis hållas på så sätt att besättn. kallas till livbåtsstationerna,vilket också gjordes under resan Glasgow-New Orleans, men då detta , enligt min uppfattning ej kan kallas livbåtsmanöver , infördes detta ej i skeppsdagboken.

Göteborg den 15.2.43

AB Svenska Ostasiatiska Kopmaniet

Ostasiatiska Kompaniet,Gtbg, 21.8.43,svarat t.f.sjöåklagaren Otto Lindell
"Besvarande Eder skrivelse av den 18 ds få vi härmed meddela att sjökaptenen E.E.Wistedt numera, från den 28.7.43, är anställd ombord i vårt ms Delhi, vilket fartyg är sysselsatt i trafik utanför spärren. Wistedt tillhör Stockholms sjömanshus med nr 318.

Högaktningsfullt
Dan Axel Broström

(Slut Shantung KK)

UD HP80c 3516

Signalmeddelande BAO till CM, mottaget 26.12 41 kl 08.00

Från STA RD ingick 02.07 i natt följande meddelande,uppfångat från Wick Radio: " Sw. ss Shantung (Anrop SEJN) Pos 5950 north 2330 west only approximate fires gaining ship must abandoned any moment."

SHANTUNG 24.12.41

Signalmeddelande till CM kl 09.50 den 26.12 41

MS Tunaholm Gtbg Radio 26.12 06.55
Bärgat Shantungs besättning 37 man fartygeti brand stop kaptenens åsikt är att branden ej kan begränsas då pumpar maskin obrukbara=Gude

Ch.telegram London till UD 27.12 41 kl 19.30 (Ankom UD 28.12 06)

2329 Regret inform you according admiralty report Shantung on fire and abandoned survivors on swedish ship =Sw. minister

Hemligt signalmeddelande till CM 30.12 41 06.12

MS Tunaholm Gtbg Radio 30.12 00.05 GMT
Marinchefen, Sthlm
Shantung havererad 5 utlänningar ha omkommit dagen innan bärgningen

Ch.telegram London till UD 7.1.42 kl 03.45 (ankom 7.1. kl 14)

17 shipping 279 Shantung kindly telegraph if Tunaholm cabled number and namnes survivors. Rumors still current here five men lost = Swedish minister

---

SKN EIII 221

AB Ostasiat i brev till SKN 27.12 41

"Till oss direkt har intet meddelande om katastrofen ingått.Senaste underrättelse vi hade från Shantung var sänd från Halifax. När fartyget avgick därifrån är oss icke bekant, icke heller vart det skulle gå, men sannolikt var det detsinerat till England."

Dito 8.1.42

ett idag till oss ingånget telegram från London meddelas att ".... ..authorities state ship has now sunk."

Vid besök på rederiets kontor i Gtbg 9.3.42 lämnade 3e maskinist Helge Ulvbildt följande kompletterande upplysningar ang. MS Shantungs förolyckande:

Vid olyckstillfället 24.12 41 hade maskinist Ulvbildt vakten i maskin. C:a kl 23.25 förmärkte Ulvbildt brandos och anställde omedelbar undersökning. Efter att ha gått runt i maskinrummet kom U. upp på toppen och obs. då genast att BB skott hade påverkats av intensiv hetta eller eld.Färgen hade lossnat och skottet bågnat inåt maskinrummet. En motorman hade vid 23-tiden gått sedvanlig smörjningsrond och därvid även kommit fram mellan BB huvudmaskin och BB skott, men icke förmärkt någonting. Hade osedvanlig värmeutveckling eller några andra brandtecken då varit för handen skulle motormannen vid passerandet ovillkorligen ha märkt detta. Eldsvådan måste därför ah utvecklats oerhört hastigt.Lasten vid brandstället bestod av bomull. Det rum vari bomullslasten förvarades var helt inbyggt m ed asbest-

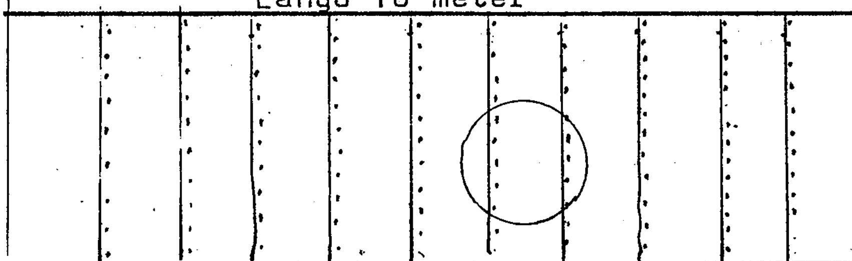
SHANTUNG 24.12 41

skott. Så snart Ulvbildt gjort sina iakttagelser rapporterade han till övermaskinisten och återgick därefter till sin tjänst i maskinrummet.

Göteborg 9.3.42

Vittnesmål av Shantungs övermaskinist, Gtbg 9.4.42

Undertecknad Leonard Berndtsson, som var anställd som övermaskinist å ms Shantung å dess resa New Orleans via Halifax till Engelsk hamn i december 1941 får härmed intyga följande:
Jag underrättades strax efter kl 23.30 på julafton av vakth. maskinassistenten att han förmärkt bramdlukt i maskinrummet och vid företagen undersökning iakttagit att skottet till BB spardäck var brunbränt. I anledning härav begav jag mig genast ner i maskinrummet och iattog vid ankomsten dit brandlukt samt begav mig direkt till ovan nämnda skott. Jag fann därvid å detta ljusmålade skott ,vars höjd är c:a 3 meter och längd c:a 18 meter, ett ungefär runt område mdd omkring en meters diameter vilket område var brunbränt.samt att denna brunbrända del av skottet var starkt utbuktad å maskinsidan. Det brunbrända och utbuktade områdets plats var ungefär den som här angives å här gjord skiss och syntes utbuktningen sålunda:



Från denna utböjda del utstrålade stark värme.Jag undersökte omedelbart därefter en starttank som har sin plats under BB spardäck samt spardäckets undersida, men kunde därpå icke någon värme iatttagas. Om vad f.ö. vid till fället förekommit hänvisar jag till befh rapport, men gör därtill det tillägget att den hytt som nyttjades av maskinist Paulsson,vilken enligt egen utsago väckts av dova detonationer omefelbart innan elden förmärktes, är belägen rätt ovanpå den del av BB spardäck å ~~vilken jag iakttog~~x vilken jag iakttog förenämnda utbuktning och förbränning av färg.

Göteborg 8.4.42
Leonard Berndtsson
Övermaskinist

P.M. av Ie styrman Hörle

Nedskrivet över vad han erinrar sig angående bomullslastens placering och ventileringen i lastrummet. Insänt till SKN av rederiet.Gtbg, 18.4.42:
Av den bifogade lastplanen ((ej i SKN:s mapp)) framgår hur bomullslasten

SHANTUNG 24.12 41

varit stuvad. I no 3 spardäck utgjordes lasten sålunda endast av bomull och linters.(= cotton waste) Ventilationen till rummet utgjordes av 2 st luftrör samt 2 st pålmaster. Luftrörens mynningar voro under resan täckta med kapell. Outnyttjat utrymme i 3ans spardäck efter lastens intagande var c:a 40000 cbft. Bomullsbalarna voro av vanligt format.väl emballerade, med en vikt av 230 kg per styck. Lintersbalarna vägde 290,5 kg per styck. - Endast den först emottagna lastlistan är i behåll och enligt den var British Purchasing Commission avlastare till Linters och Manget Brothers avlastare till cotton. Då under lastningens gång de på lastlistan upptagna sändningarna flera gånger ändrades, är det icke uteslutet, att Manget Bros & British Purchsing Commission icke voro de slutliga avlastarna till cotton pch linterspartierna.

Göteborg 15.4.42

Geegor Hörle
Ie styrman ms Shantung

Intyg från Statens provningsanstalt

På begäran av SKN intygade, Sthlm 7.5.42, Statens Provningsanstalt att "det är osannolikt att elden i Shantungs lastrum utbrutit genom självantändning av bomullen som sådan. Huruvida branden kan bero på självantändning av bomull som förorenats av t.ex linolja, kan icke nu bedömas. Skulle olja tillförts bomullen före lastningen förefaller väl lång tid hava förflutit,nämligen minst 23 dygn, innan elden bröt ut. Linters utgöres av kortfibrig bomull som utvinnes från bomullsfrön. I litteraturen har Provningsanstalten icke kunnat finna uppgifter om attlinters skulle förhålla sig på annat sätt än vanlig bomull ifråga om benägenhet för självantändning." Huruvida de detonationer som hörts ungefär samtidigt med att brandos iakttogs i maskinrummet hava orsakat antändning av lasten eller orsakats av på annat sätt uppkommen eld är icke heller möjligt att numera utröna. Såvitt det kunnat utrönas är det numera icke möjligt att med säkerget avgöra orsaken till brandens uppkomst.
(Balnd de handlingar som konsulterats nämns en lastplan för ms Shantung som inte finns bland pappren i SKN:s mapp)

Textilinstitutet i Borås skrev till SKN 16.6.42 att:

...självantändning i råbomull är däremot, så vitt mig är bekant, en mycket sällsynt sak. Cellulosa kan ju ppphettas till 150 grader celcius utan att förkolna eller självoxideras. Jaghar rådfrågat några bomullsfackmän och fått samma svar. Sedan bomullen började användas har ju bara i te.x Bremen och NewYork miljoner och åter miljoner bomullsbalar lagrats, och ändå känner jag inte till något fall av självantändning som skulle ha inträffat därstädes. Däremot förekommer självantändning ofta i bomull som inoljats med

SHANTUNG 24.12.41

Tidsinställd bomb sannolikast

någon omättade vegetabilisk olja som t.ex olein eller linolja. Dessa oljor kunna självoxideras varvid bomullen kan antändas. En dylik inoljning företages emellertid, såvitt mig är bekant, aldrig av boumll som skall förpackas i balar, utan endast i fabrikerna av bomull som skall spinnas. Vad det föreliggande fallet beträffar , så anser jag att hela händelseförloppet talar emot att självantändning ägt rum. Att sätta ett lager bomullsbalar i full brand så plötsligt som här tydligen varit fallet,kan enligt min mening endast ha skett genom en tidsinställd bomb eller dylikt. Elden hade annars fått ett betydligt långsammare förlopp och en värmeutveckling måste ha iakttagits långt tidigare än någon timme före branden. Vidare är det ju mycket svårt att förklara hur självantändning skulle uppstått.Att tänka sig att bomullen skulle varit inoljad är mycket otroligt. En möjlig orsak till brandens uppkomst är givetvis gnistor från maskinerna eller gnistor som uppstått genom att balarna (vilka sammahhållas av järnband) vid sjögång kastats mot varandra.Det senare förhållandet bestrides ju emellerti av de upplysningar som givits vid sjöförhöret. Som sammanfattning skulle jag alltså vilja säga tt .såvitt man kan bedöma av de till mig översända handlingarna, antagandet, att branden uppstått genom en tidsinställd bomb är den sannolikaste.

Högaktningsfullt
Borås 16.6.42
Stig Kjellstrand

90% krigsförlisning

4.9.42 beslutade SKN vid sammanträde att till 90% ersätta förlusten av Shantung under krigsförsäkringen. Återstående 10% förutsattes skila ersätta av fartygets civilassuradörer. Tlll 1.050.000:- kr täckes kasko & intresse av Messrs Lambert Brothers (insurance) Ltd i London. Detta bolag ingav protest mot beslutet den 30.12 42.

War Risks Office till Londonbeskickningen 2.2.43

"We agree entirely with the suggestion that the matter be left in abeyance until such time as an opportunity may occur for discussing the matter with our friends on the other side." .

(Handlingar som belyser en diskussion efter detta datum finns inte)

SKN 27.8.42 à conto totalförlustersättning 3.450.000:- kr
SKN 3/9 42 -"- -"- 550.000:- kr

En rad assuransbolag återbetalat till SKN sina andelar i haveriet med bolopp varierande från 2500:- upp till 550000:-

SKN 23.7.43 proveny för försåld livbåt genom SÅAF 700:-

7.11.42 fick rederiet ut en revers i Riksbanken på 450.000:- kr

SHANTUNG 24.12 41

Motorlivbåtenx såld i Göteborg

Shantungs motorlivbåt togs upp av Tunaholm och kom hem till Göteborg där den lades upp på Eriksbergs varv och senare såldes i samråd med SÅAF;s haveriexpert Ingeniör Sten Haeger. Proveny 700:- till SKN 22.7.43

UD H-1554 Kontrolloff. rapporter. UDH 60K

TUNAHOLMS resa och insatser

Tunaholm avgick från Rivöfjorden 19.12 41 dest.till Buenosaires.Kontrollofficer var kapten Eric Bolling. Tunaholm löpte ut tillsammans med ms Gullmaren. Kontroll i Kristiansand den 21.12 kl 12.50- 13.15
Anlänt Färöarna på morgonen den 24.12 och genomgått eneglsk kontroll vid Nolsö kl 11-12. Fortsatt resan.
26.12 tidigt på morgonen på lat N. 59 53′- W.20 24′bärgat 31 besättningsmän och 6 passagerare från Shantung som måst överges med eld ombord.
"Från Shantungs livbåtar kunde man se Tunaholms målade flaggor på utsidan midskepps och halva det belysta namnet samt halva belysta landet."

De räddade fått signera följande

DECLARATION

We, the undersigned, shipwrecked from Shantung, rescued on Dec 26th 1942 by Tunaholm, en route to Buenis Aires, do hereby declare that we are informed of the following conditions under wich the journey of the Tunaholm is taking place, and which we solemnly undetake to respect.

1) Not to publish, orally or in writing, anything which we during the journey may experience or see of ny kind or description.
2) Not xxxxxxxx to mention anything which may lead to such publication.
3) Not to give any information to anybody -especially not to representatives of the press - of what may happen during the journey,which may injure any of the belligerent powers.
4) Not to undertake anything which may in any way injure the shipping company or otherxx Swedish interests.

We, the undersigned, do further declare, taht we are informed that the necessary facilities for the journey have been granted by the belligerent powers among other conditions especially under the afore said ones, which we we bey medium of this declaration undetake to respect.

Onboard the Tunaholm at sea in Jan.1942

Name	Nationality:	Signature
E.Wistedt	swedish	

Följande av Shantungs folk överförts till Gullmaren till havs 2.1.42
Samtliga 6 räddade passagerare och 14 besättningsmedlemmar (Se sid 4)
Före avresan från Gtbg var överenskommet att Gullmaren/Tunaholm skulle samsegla änd till B.A. men Tunaholm fick den 2.1.42 strax efter det

SHANTUNG 24.12 41

lat N 30 passerats maskinhaveri och då det var tvivelaktigt hur lång tid det skulle ta att reparera och proviantbrist kunde komma att uppstå ombord, överfördes 20 av de räddade från Shantung till Gullmaren som sedan ensam fortsatte mot Buenos Aires. Den 12.1 kom Gullmaren till Rio de Janeiro. Tunaholm hade prov. rep maskinskadan på kvällen den 2.1 och fortsatte sin resa. Hållit radiokontakt med Gullmaren i görligaste mån.

GULLMARENS rapport

Kontrollofficer kapten greve Hakon Mörner9Befh Gunnar Jönsson

19.12 41 avgått Göteborg, på Rivöfjorden förenats med Tunaholm, fortsatt.

21.12 kl 11.10 - 13.15 kontroll på Kristiansands redd , fortsatt ut genom Vestergapet. "Anmärkningsvärd synes mig en viss nedslagenhet hos de tyska myndigheterna."

22.12 kl 03 ändrat kurs vid punkt B. kl 09.45 siktat ett lågt flygande plan av okänd nationalitet på c:a 500 meters avstånd och på östlig kurs. Kl 13.25 siktat en drivmina.

23.12 siktat en större flottstyrka om BB på N kurs. Jagaren G-65 förhört sig om vår nationalitet och kurs etc och utväxlat hälsningar Merry Christmas. Styrkan bestod av 12 jagare, en kryssare av Arethusatypen, ett större örlogsfartyg med pontoner odyl ombord, en stor bogserbåt, 2 motortankfartyg och ett djupt lastat handelsfartyg. Styrkan torde ha utgjort en del av den för företaget mot Stavanger den 26.12 avsedda. På kvällen saktat farten för att angöra Färöarna i dagningen. Passerat Vingaren på hemgående.

24.12 kl 04 upphunnits av Tunaholm vars bestick var felaktigt på ca 35'. Kl 10.15 ankrat vid Nolsö för kontroll. Kl 11 lättat och styrt ut från Skopenfjorden.

26.12 kl 01.45 siktat ljussken om STB och saktat farten. Kl 02 ånyo siktat ljussken. Tunaholm girat och signalerat att hon, som gjorde högre fart, gick för att undersöka.Gullmaren stoppat. Kl06.30 Tunaholm meddelat att hon bärgat 37 man från brinnade Shantung. Sedan Tunaholm återkommit fortsattes resan. kl 09 siktat 2 korvetter, hissat enegelsk passagesignal. Kl 11.30 siktat en lätt kryssare.

27.12 09.50 siktat en korvett och 2 vaktfartyg. Hissat E.passagesignal.

2.1 42 fått meddelande att Tunaholm fått maskinskada. Stoppat och avvaktat Rep beräknats ta ett dygn.Ombordtagit 20 av den räddade besättningen, därav 5 engelska och en USA-flygare.Meddelat CM.

3.1.42 Tunaholm meddelat att hon fortsätter med 10 knop.Gullmaren satt full fart.

12.1 42 kl 12.45 ankrat på redden i Rio de Janeiro.Strax därefter kom personal från E. konsulatet ombord och meddelade mig att flygarna ej fick lämna ngr upplysningar om färden och attlandningskort ej kunnat utfärdas för dem. Kl 14 gått iland för att träffa svenska ministern

SHANTUNG 24.12 41

och av honom erhålla instruktioner rörande förfarandet med de engelska flygarna. Då dessa voro ikläädda uniform syntes mig tvivelaktigt huruvida anmärkning till paragraf 204.HIRM, vore tillämplig. Fått besked avvakta instr. från UD.

14.1.42. erhållit meddelande att de engelska flygarna avhämtats med motorbåt kl 18.10 den 13.1. Personligen meddelat svenske ministern detta förhållande och föranstaltat om en u-sökning eftersom flygarna i min och befh närvaro avgivit hedersord på att ej avvika från fartyget förrän meddelande erhållits från UD i Sthlm .

UD H- 1554

3 man från Shantung hem med Tunaholm 7.3.42

Shantungs 3e maskinist Ulvbildt, Stuert Jönsson och en motorman medföljde Tunaholm från Bahia 9.2.42 och kom till Göteborg 7.3.42. Dessa tre förhördes i Kristiansand av tysk militär som ställde frågor om konvojväger, laster etc mellan USA-UK, vilket de inte visste ngt om.

Då Temnaren den 30.8.42 passerade Kristiansand tog tyskarna iland 8 svenska sjömän som möntrat på i New Orleans, därbland 2 man från Tisnaren, och som tyskarna anklagade för att ha ~~gått i fientlig fart~~ varit mönstrade i fartyg som gått i fientlig fart . Temnaren fick avgå till Gbg utan dem. (se Tisnaren 18.5.42)

SKN EVII 335

Effekter

SKN betalat rederiet 18358:98 plus 2565 instrument 5.2.43.

Den omkone 2e motorman Piekäinens 826:40 i hyra/effekter sändes 24.7.42 av UD till boderna, radiotelegrafist Tommy Piekäinen,Fjälldalsgatan 6, Helsingfors.

Motorman Orvar Olsson förlorat en violin i låda 70:-

Många hed egen radio, matros Larsson en grammofon85:-

2e maskinist Paulsson Radiogrammofon med 50 skivor 350:- & radio 320:-

Chiefen: Radio 250:-, grammofon 70:- med 25 skivor 62:50 skrivmaskin 250:-

Befh tagit upp en omfattande garderob för 1906:-

Salongsuppassare John Cassidy skrev sin lista i B.A. 20.1.42. 795:- inkl 2 kostymer, 3 vita uniformer och arbetsklocka.

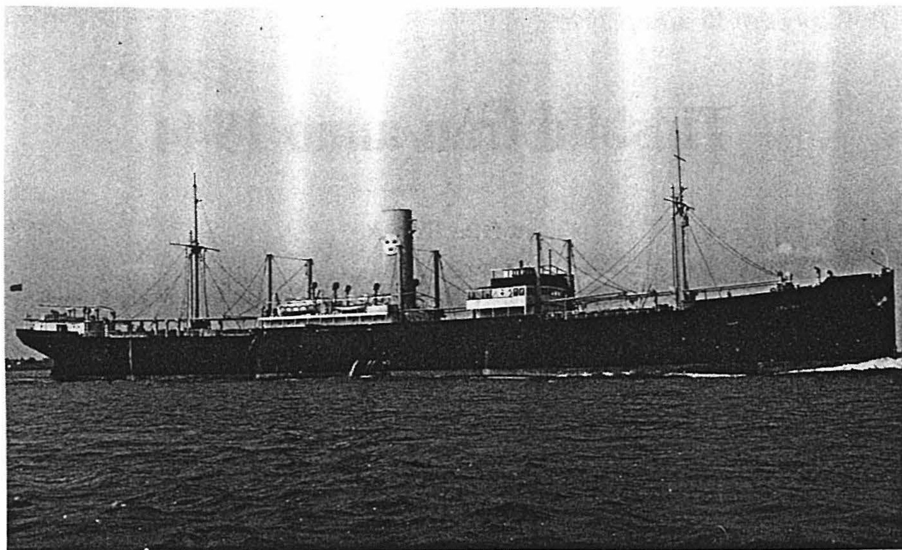
Egna noteringar

KK Årsrapport för 1941

I denna framhöll konsulent Bergström att större delen av Shantungs däcksmanskap påmönstrats i USA 2 månader före förlisningen och att inga livbåtsövningar hållits sedan dess. Den sista ägde rum i Buenos Aires den 8.8.41 Många av däcksmanskapet hade aldrig i sitt liv sjösatt en livbåt och detta eklatanta brott mot livbåtsövningsreglementet

SHANTUNG 24.12 41

kunde mycket väl hakokbstat alla de ombordvarande livet. Dem matros som skötte förtaljan vid STB-båten hade mönstrat på i USA några veckor tidigare. Visserligen nådde lågorna nästan fram till taljornas anläggningspollare varför taljan kunde ha rappat ur händerna på honom även om båtdrill tidigare förekommit, men risken härför torde ha blivit avsevärt mindre om däcksfolket i vederbörlig ordning övats med livbåtarna.
(Se även sid 6-7)



4 man hem med Remmaren 20.3.42

Med Remmaren från B.A. kom 4 Shantung-män till Göteborg den 20.3.42. Det var 1e styrman Hörle, chiefen Berndtsson, Ie maskinist Knutsson och matrso Lars Larsson.

Enligt Brittisk uppfattning ej krigsförlist

I Lloyds War Losses finns inte Shantung upptagen.

Historik

Motorfartyg på 6598 brton byggt 1929 vid Götaverken i Göteborg av stål. L. 133,2 B.17,4 Tillhörigt Svenska Ostasiatiska Kompaniet (Dan Axel Broström) i Göteborg. Systerfartyg till den tidigare samma år lev. Nagara och i stort sett även till Tamara/Peiping, lev. -31. Sjösatt 6.6.29 i strålande sol kl 11.30, döpt av fru Mary von Sydow.Varvets kör och egen hornorkester konserterat. Lev. 8.8.29. Provtursfart över 14 knop. 10400 d dw på 8,23 meters djupgående. Shelterdäckat, med rak stäv, rundgattat akterskepp, halvback, 5 luckor, varav nr 3 mellan brygg-och båtdäckshusen 3 par pålmaster, 2 master. Ett undre partiellt däck i förrummen. 10st 3-tons lastbommar, 4 st 5-tons, 1 15-tons och 1 25-tons bom. På båtdäck 2 st 26′ livbåtar och under de förliga dävertarna 2 mindre arbetsbåtar. 2 st 6-cyl 2-takts Götaverkens B.&W.-motorer på 4500 ihkr. 12½ knop på full last. - Brygghuset på sh.däck låg den komb mat-och konversations-

SHANTUNG 24.12 41

salongen samt 3 hytter för 5 passagerare,badrum, pentry och stuertshytt. Salongen helpanelad i mahogny med äkta mattor,soff - och matbordsgrupper, sideboard, alla möbler i mahogny. En trappa upp på undre bryggan beh da- och sovhyttom STB och en röksalong med skinnmöbler om BB. Under brygghuset låg speceriförråden. - I båtdäckshuset befälshytter och mässar. Kök på akterkant med trappa ner till 2 kylrum. Manskapet i poopen med dkilda mässar. Enda skillnaden mellan Shantung och Nagara var att Shantungs undre bryggfront var inglasad. 14-15.1.34 måste Shantung söka nödhamn i Lissabon sedan haon i hårt väder blivit läck i rum 3 efter förskjutning i lasten där av järnvägsräls och maskingods. Resan försenades 4 vackor. - Kom utanför spärren i april 1940.

FREDHEM 24.12 41

FLYGANFALL OCH OVANBORDSSKADOR I ROTTERDAMKONVOJ PÅ JULAFTON.

Journalutdrag

Tors 18.12.41 kl 10.45 avgått Oxelösund med full last av järnmalm destinerad till Rotterdam. Djupg F 19'3"- A 19'5".

Sön 21.12 kl 11.05 lämnat Brunsbüttel med lots ombord. Kl 12.10 ankrat på Altenbruch redd.Svängt ut livbåtarna.Lanternorna förskärmade .

Mån 22.12 kl 07 hivat upp och fortsatt . Kl 08,15 fått BO och signalmat ros ombord.Kl 11 25 gått in i konvoj vid Elbe II. Fredhem nr I i konvojen. Disig luft och laber SW vind.

Tis 23.12 i hård WNW storm erhölls på morgonen order av förpostbåten att konvojen skulle gå in till Borkum. Svår sjö,mycken överspolning,fartyget arbetat hårt och slingrat. Då Hubert Gat boj passerades kl 08 tog far - tyget ett svårt grundbrott med mycket vatten över,varvid den utsvängda motorlivbåten på BB sida slogs loss och skadades betydligt samtidigt som skråna slets bort från däck,aktre däverten kröktes ,räcket på insidan bortslets ,bräcktes och kröktes,skansdörren skadades,räcket om BB tvärs lucka 3 bräcktes och kröktes ,dörren till BB badrum slogs in,4 fönster på övre bryggan krossades och mycket vatten inträngde i salongshuset och i hytterna midskepps. El. ledningar kortslötos ,proviantförrådetvattenfyll des delvis och proviant skadades och förstördes. Matt or sjöskadades. Kl 10.25 ankrat på Borkums redd. Vid undersökning befanns andra skador ha uppstått . Sålunda hade träleddaren mellan poopen och tonnageöppning- en bräckts , en surrningsbom på lucka 2 bräckt s och översta presenn- ingen sönderrivits. Lilla nocken krökts på 4:ans BB winsch,en lucka över styrledningen slitits bort, liksom en klamma till spolledningen på poopen. Då vinden mojnat åter avgått i konvoj kl 14.45.

Ons 24.12 Hård W. vind med svår sjö,slingring och överspolning. Kl 11.10 tog fartyge ett brott över sig om STB varvid STB utsvängda livbåt bräck es mitt av och gick förlorad med alla inventarier samtidig som däver - arna svårt kröktes ,surrningsbommen med brokar bräcktes och bortspolades dörren på undre bryggans akterkan slogs in, duken sönderslets på räck- verket och pent rytaket blev läck. - Kl 13.20 angreps Fredhem av ett Engelskt plan med kulspruteeld varvid kulor råkade styrhytt och skorsten. Ingen ombord skadats. Erhållit lots vid Hook van Holland 16.40 och förtöj i Waalhaven kl 19.

Tors 25.12 Vid en noggrannare undersökning befanns att en kula även råkat förmasten och ett luftrör på båtdäck.

Lör 27.12 Vid avluckning av lucka 3 för lossning befanns 2 skärstockar i mellandäck vara betydlig krökta varför de måste intagas för rätning.

R.Bergengren I.Håkansson Rotterdam 28.12 41

2e styrman 3e styrman Sven Andersson Befh

FREDHEM 24.12 41

Remarkabelt.

I vol 223 SKN finns journalutdrag om stormskador - inte ett ord om flyganfallet 24.12
I vol 237 finns utdrag om flygattacken 24.12 - inte ett ord om stormen.

Besiktningsinstrument 20. 9 42

Finnboda Varv reparerat 9 kulhål i skorstenen, förmasten och ventilatorer genom el.svetsning samt med en metallstång på navigationshytt ens tak.
Reparationskostnad 565:- kr
SKN ersatt rederiet den 17.6.43 med 565:-

Stormskadorna reparerade i Rotterdam

Besiktning 21.12 41 av Meyer & de Jong i Waalhaven.
D van Vetering utfört järnarbetena för FL 1829:-
Scheepswerf H. de Boog levererat en bagagnad livbåt för 34 personer med utrustning och reparerat dörrar, trädäck, lejdare o. dyl för totalt Fl 4305:-
Livbåten kostade enbart den FL 2765:-
Dessutom levererade en firma 2 blå kapell och 2 lucspresenningar Fl 476:-
Fredhem var färdiglastad med kol 31.12 41 men måste kvarligga tills reparationerna avslutats den 3.1.42 på e.m.

Assuransen

Rederiets haveriräkning 31.3.42 slutade på 19664:68 kr inkl hyror, krigsrisk, index, kost, kol och olja, sjöskadad proviant, utrustning till livbåtar mm
SKN vägrade ersätta mer än kostnaderna för de på grund av kriget utsvängda livbåtarna och rep. av däverterna, men ersatte efter utredning den 19.10 42 rederiet med 10.090:74

Historik

Se Fredhem 20.9.41 Grundstötning (Se även flyganfall 8. 5 42)

MATHILDA 28.12.41

BOMBSKADAD I EMDEN UNDER NATTRAID - SATT UR SPEL I FYRA MÅNADER FRAMÅT.

RAPPORT

Sön 28.12 41 kl 20.30 skadad av bombexplosion liggande i Emdens inre hamn under lossning av rumslast 345,7 stds sågat virke i buntar samt på däck c:a 75 stds till 1,2 meters höjd på fördäck, 2½ ms höjd akter. Inga surrningar. 18 ombv Vädret stilla och mörkt med god sikt.
Mathilda anlänt till Emden kl 16.25 den 22.12 med last av 502,8 stds sågade trävaror varav 161,3 stds på däck. Förhalat 23.12 till inre hamnen och börjat lossa där. - Sön 28.12 kl 19.30 flyglarm. Kl 19.40 öppnade luftvärnet eld och strax därpå föll de första bomberna. En del spräng- och brandbomber föll i närheten. Kl 20.15 föll 2 brandbomber på kajen alldeles intill fartyget,men släcktes av tullvakten på kajen. Kl 20.30 exploderade en grövre sprängbomb tätt intill BB låring i vattnet varvid fartyget skakades häftigt och översköljdes av vatten-och dymassor.Bombfällning och lv-eld blev nu ännu häftigare och splitter regnade över däcken.Omöjligt företa någon undersökning av skadorna.Strax efter fälldes 2 lysbomber över fartyget och då man befarade att Mathilda skulle bli måltavla för ytterligare bomber skyndade större delen av besättningen under en avmattning i splitterregnet över till ett skyddsrum i närheten.Vid 22-tiden blåstes faran över och besättningen återvände ombord. Fartygethade ett par graders BB slagsida och skador kunde konstateras på däck,inredning och utrustning. Pejling visade 3½′vatten i akterrummet BB och akterpiken var helt vattenfylld. Länsning med ballastpumpen sattes igång från akterrummet och vattennivån hade efter en timme sjunkit till 1′. Vid eftersyn i maskin visade det sig att propellertunneln vattenfylltstill tröskeln.Pumpvakt satts i maskinrummet. Länsning med ballastpumpen pågått hela natten men fick ej läns varför hjälpmanskap och motorpump rekvireredaes från land. Svåra skador konstaterats på bordläggning och brädgång akterut om BB. Befh underrättat rederiet. Dykare ner för tätning 29.12.

Emden 29.12 41
K.Öhrström
Befh

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Emden 2.1.42

Vicekonsul Tjarko Apetz.

Befh Öhrström: Ljusbomber fälldes som klart belyste fartyget uppifrån så att det med sin vita däckslast blev ett väl synligt mål för de engelska planen. Jag uppehöll mig på däck i skydd av båtdäcket och var klar att ingripa om någon brandbomb skulle falla ombord. Flera bomber exploderade på kajerna och i vattnet i närheten av Mathilda. Kl 20.30 exploderade en bomb så nära tt fartyget kastades upp mot kajen,skakades, slingrade och arbetade i det av explosionen oroliga vattnet. Akterskeppet blev inhöljt i rök och damm. Samtidigt observerades två lysbomber brinnande rätt över fartyget.Jag sprang nu till skyddsrum och en del av besättningen följde mig.Jag observerade fartyget flera gånger från skyddsrums-

MATHILDA 28.12 41

dörren. Efter raidens slut återvände jag ombord och konstaterade skadornas omfattning.

1:e styrman Lindström: Flyglarm 19.30. Luftvärnselden börjat 19.40. Bomber föll sedan i närheten. Mam kunde tydligt höra de vinande ljuden från bomberna före explosionen. C:a kl 20.30, då jag stod och tittade ut genom min hyttventil hördes vinandet från en fallande bomb.Vinandet blev starkare och starkare.Det lät som om ett flygplan med pådragen motor skulle passerat ventilen. Jag tryckte mig så hårt jag kunde mot kojkanten och ögonblicket efter hördes först nedslaget mot vattnet och sedan explosionen. Fartyget skakades så häftigt att dörrposterna förskjöt sig,dörrar i närheten slogs upp och invantarier,lampor och allt löst i min hytt kastades huller om buller. Då jag tittade ut genom aktre ventilen såg jag liksom en jättestor fontän akter på BB-sidan och vatten vräkte över fartyget. akter. Jag gick ut på däck för att se hur mycket skadat fartyget blivit men på grund av splitterregnet var det omöjligt att ta sig akteröver.Jag såg att avttnet omkring fartygetformligen kokade och bubblade och att vatten och dy forsade ur spygatten på akterdäck. Kort därefter uppsökte jag skyddsrum tillsammans med befh och en del andra av besättningen.

Chiefen Rosenström: Jag och 2e maskinisten satt under pågående bombning i min hytt då en bomb exploderade i närheten.Vi kastades båda av soffan av lufttrycket och alllt löst i hytten kastades omkring. Vi skyndade då till skyddsrummet på kajen. och stannade där till bombningen var över. Då vi återkom ombord konstaterades skador och läckage.

Matros Henriksson: Flyglarmet gick 19.30. Vid 20.30-tiden exploderade en bomb intill akterskeppet. Bombningen höll på till kl 22.

(De hemligstämplade protokollen inkom till KK 17.1.42)

Crew list

Befh Knut Einar Sigfrid Öhrström, Hälsingborg, 16.9.01 (27.10.41)
1e styrman Carl Erik Lindström, Stockholm, 7.8.03 (21.11.40)
2e styrman Gunnar G.Karlsson, Stockholm, 9.9.07
Chief Algot Herbert Rosenström, Skanör, 15.11.84 (26.10.41)
2e maskinist Nils O.Göte, Göteborg, 8.4.04
Stuert Per H.K.Persson, Vitaby, 12.10.17 (Hugo)
Kock Erik Fritz Rudolf Persson, Karlshamn, 15.10.88
Matros Axel Benhard Henriksson, Visby, 21.1.88 (8.7.41)
Matros Sven o.A.Svensson, Lösen, 21.9.10
Matros Karl Axel Ivar Svensson, Slite, 28.3.22 (Rätteligen:Jungman)
Lättmatros Olof Gunnar Bergkvist, Enånger, 11.9.12
Lättmatros Stig G.W.Nilsson, Torhamn, 3. 6 21
Jungman Karl Gustaf Frisk, Stugsund, 17.11.21

forts

MATHILDA 28.12 41

Crew list forts

Smörjare Nils O.E.Sjögren, Skönsmon, 6.7.12
Eldare Axel U.Nilsson, Slätäng, 6.4.17
Eldare Bengt Olof Henriksson, Stockholm, 19.10.99
Eldare Sven Axel Anders Werme, Stugsund, 3.3.15
Lämpare Johan Erik Theodor Tegenfeldt, Fillan, 25.1.21

MASKINDAGBOKEN

Sön 28.12 under pågeånde bombning exploderade en bomb kl 20.30 strax akter om fartyget.När bombningen var över företogs pejling av tankar ,pikar och rännstenar och befanns då att akterpiken var vattenfylld,likaså tunnelsn upp till tröskeln samt i akterruemt 3,5'vatten. Länsning med ballaspumpen igångsattes omedelbartmoch pågick hela natten men fick ej läns varför hjälpmanskap och pump rekvirerades från land.

ss Mathilda 31.12 41
Befh

KK memorial 5.2.42 endast konstaterat bombskador. "Ej för publicering".

SKNEIII 222

JOURNALUTDRAG

(Inkl bombraid den 15.1.42 i Emden)

Mån 22.12 41 kl 16.25 anlänt Emden från Härnösand med last av 502,89 stds sågade trävaror,varav på däck 161,3 stds.

Tis 23.12 Förhalat till Binnenhafen i Emden och börjat lossa kl 14. Ingen lossning under julhelgen.

Sön 28.12 se Sid 1 journalutdraget.

Mån 29.12 kl 04 visade det sig att de egna pumparna inte kundeää hålla läns i åade aktrrum och tunnel varför befh kl 05 rekvirerade en motorpump fåån Wasserschutzdienst. Pumpne anlände 05.45 och började arbeta kl 07 men gick definitibt sönder på eftermiddagen efter att ha krånglat dessförinnan. Länsning pågått hela dygnet med fartygets barlastpump. Befh kl 09 rekvirerat dykare.

Tis 30.12 Dykare nere kl 10.55- 12.50 och konsteterat följande: Roder och propeller synbarligen oskadade.Under propeller och roder var en stor urgröpning i kanalbotten ,sannolikt orsakad av bombexplosion. STB-sidan oåtkomlig eftersom den vilar mot kanalbanken. 5 läckande naglar längs BB-sidan tätats.Detta medförde att vattnet under pumpningen sakata började sjunka i tunneln som kl 16 var läns. Vid besiktning visade det sig att överfallet till propelleraxelns bärlager nr 3 sönderslagits samt en del läckor i bordläggning och akterpikskott ävensom div skador i tunnel och tunnelgrop. Försökt länsa akterpiken men utan resultat. Länsining av akterrum och tunnel på gåttt hela dygnet. I skrovet över vattenlinjn

MATHILDA 28.12 41

om BB har flera stora bucklor slagits under bombanfallet och en del naglar är borta i bordläggningen i källaren akter. Likaså har brädgången och reservstyr-inrättningen akter skadats. Vidare har en del dörrar med poster och lås skadats och i hytterna korossades en del speglar,porslin och glas.I källaren akter kross-ades en del buteljer och proviant skadades. Förmodligen har även andra skador på däck och luckkarmar uppstått under däckslasten.

Ons 31.12 : Befh besökt svenske konsuln Tjarko Apetz och inlagt protest mot ev. lastskador samt begärt att få avge sjöförklaring. Under baxning av maskin märktes inga skador på maskin,axel eller box varför beslutats att provköra maskin under förhalning nästa dag. Pumpning hela dygnet med barlastpumpen.

Tors 1.1.42 Kl 10.20 börjat förhala med hjälp av lots och 2 bogserbåtar. Vid gång sakta framåtmed maskin visade det sig att axel och propellerbox fjädrade kraftigt och började läcka ännu mera varför maskin stoppades.Kl 11.30 förtöjt vid anvisad kajplats. Barlastpumpen igång hela dygnet.

Fre 2.1 - sön 4.1 länsning pågått hela dygnet med barlastpumpen från tunnel och akterrummet.

Mån 5.1 Dito. För att lyfta akterskeppet mera ur vattent fyllt förpiken 3/4 full.

Tis 6.1 Dykare anlänt kl 09 och varit nere 10.30-12.40. Dykaren inte kunnat upp-täcka ngr nya skador,möjligen beroende på det smutsiga vattnet.Fyllt förpiken. Länsat från akterrummet och tunneln praktiskt taget hela dygnet.Fartyget var utlossat kl 15.50.

Ons 7.1 Tyska Statens surveyor, Lloyds och assuransen besiktigat varvid det visat sig att propellerhylsan är bräckt och måste förnyas.Akterrummet läck å BB sida. Länsat med intervaller.

Tors 8.1 kl 13 folk från Schulte & Bruns varv börjat arbeta med avtagande av tunneln i lucka 4. Länsat med intervaller.

Fre 9.1 Tömt förpiken. Då fartyget kommit djupare på aktern observerades en del läckande naglar i akterrummet om BB. Fortsatt länsning.

Lör 10.1 Kl12 börjat förhala till Staatswerfs flytdocka med assistans av lots och 2 bogseråtar. Kl 13 förtöjt i flytdockan. Kl 15.30 storrsatt. Efter torrsätt-ingen konstaterades att en massa naglar om BB i akterrummet och i akterpiken bräckts eller fattades samt svåra intryckningar i bordläggningen.

Mån 12.1 Två propellerblad visat sig ha bräckor inne vid navet vartill akterstäven slagits av på 2 ställen under propellern.Varvet fortsatt erbetet med axel och propeller.

Tis 13.1 Vid ny besiktning bestämts att propellern skall skaiftas, rodret lyftas akterstäven el.svetsas och skadade plåtar omnitas. Varvet fortsatt sina er-beten med bl.a ursbränning av skräckta naglar.

Ons 14.1 Axeln indragen i tunneln.Propellern tagits land vid varvet.

Tors 15.1 kl 20.30 ett kortare flyglarm. Vid 21-tiden nytt flyglarm och strax efter

MATHILDA 28.12 41

började ett våldsamt flygbombardemang. Bomber exploderade runt om oxh strax intill fartyget.Den flytdocka i vilken fartyget är intaget träffats i xx ena änden av en bomb och börjat sjunka.Vid explosionen skakades fartyget svårt och översköljdes av vattenmassor och massor av mudd. Sedan flytdockan sjunkit c:a 6'med föränden blev den liggande stilla. ((Vid denna raid fick ss Adolf Bratt en brandbomb i bunkerluckan och ss Broskäter fick roderstocken skadad.))

Fre 16.1 vid undersökning pm morgonen i dagsljus konstaterades flera bucklor i förpiken BB xxxxxxxxxxxxxpå med spant och plåtskador. STB bardun till aktermasten slitits av, skorstenen splitterskadats mm. Hjälpmanskap från varvet under natten (till 16.1) tätat den öppna propellerhylsan med en stor plugg samt träkilar.Under dagen tätat de utbrända nagelhålen med träpluggar. För att få fartyget på rät köl sänktes dockans andra ända till samma djup som den skadade föränden varvid dockan och fartyget hoppade till,lyfte någor och skakades. Troligen en tidsinställd bomb eller en blindgångare som exploderat. Då det i mörkret var omöjligt att få ngn överblick över ev skador på fartyg och docka lämnade alla ombordvarande fartyget. När det kl 21.30 kunde konstateras att dockan ej sjunkit märkbart ytterligare,återvände besättningen ombord.

Lör 17.1 kl 06 observerades att dockan började få sakta växande slagsida och samtidigt observerades att vatten under natten inträngt i tunneln. Vattnet frusit till is i sugledningen varför pumpningen ej kom igång förrän kl 11. Dockan sjunker sakta med ena änden. Varvsfolket har inte kunnat arbeta, i akterpiken med losstagning av hylsan på grund av det inträngande vattnet. Erhållit order från Staatswerft att fartyget måste ut ur den skadade dockan. Befh protesterat mot förhalning av fartyget i dess skadade skick enär träpluggarna troligen i den grova isen skulle slitas bort under förhalningen. Tyska Satatens Sjöfartsbyrås avdelning i Emden beordrat fartyget att t.v kvarligga i dockan i avvaktan på ledig plats i en annan flytdocka. Befh begärt att få tunneln tätad så att den håller tätt så att reparationerna där kan fortsätta,

Sön 18.1 strax före kl 01 hoppade fartyget till flera gånger och försköt sig föröver i dockan varvid förwirarna sprängdes och kölen akter skrapade hårt mot kölblocken i dockan.Nya wirar utsatts.Länspumpning av tunneln med intervaller.

Mån 19.1- sön 251 Varvsfolket arbetat med att svetsa tunneln tät.Länsning hela dygnet.

Mån 26.1 Tätningen av tunneln klar. Länsat hela dygnet.

Tis 27.1 Fartyget kvarlegat i dockan därför att isbrytarna inte orkat forcera isen vid dockan.Länsat ur tunneln.

Ons 28.1 kl 11.15 bogserbåt och lots anlänt för att ta fartyget ur dockan. På grund av den svåra isen och att isbrytarna inte kunna bryta isen mellan fartyget och xxxxxxxxxxx dockväggarna kom fartyget inte ut ur dockan förrän kl 14.40 och först då 3 större isbrytande bogserbåtar arbetat tillsammans.Fartyget kl 15.40

MATHILDA 28.1.41

förtöjts vid kaj i närheten av Nordseewerke i vars flytdocka fartyget lovats plats senare. 2 wirar sprängts oach en -ållare bräckts under förhalningen. Tidvis länsat ur tunneln.

Lör 31.1. kl 06 bobserverades att tunneln under natten blivit full av vatten som trängt ut i akterrummet där det stod 1'över durken. Länsning av rum och tunnel pågått hela dygnet. Troligen har is smält inne i akterpiken eller tunneln under de senaste dygnens något mildare väderlek,varför vattnet fortare än förut kommit i i in i fartyget.

Emden 1.2.42
Befh

JOURNALUTDRAG april 1942 i Emden

Tors 16.4.42 förhalat från Zungenkai till brikettfarbriken.Fortsatt länsning från förrummet (som delvis vattenfyllts för att möjliggöra arbetet med propellern) samt fråm förpik och tank 1. Schulte & Bruns folk arbetat ombord.

Fre 17.4 08.15 börjat lasta kol med 2 kranar. Varvsfolket i arbete.

Lör 18.4 Lastat med 2 kranar. -"-

Mån 20.4 Lastat med 2 kranar 1, 10-13.30. då hela lasten av 947 ton kol var ombord. Provkört maskin i närvaro av Lloyds inspektör. Denne beordrat en del rörreparationer men f.ö godkänt reparationen.

Tis 21.4 Kl 10.20 avgått från Emden.Reparationerna avslutats strax före avgången. (Se befh brev UD H-1373)

Sön 26.4 anlänt till Malmö.

Mån 27.4 Börjat lossa kl 08 och lossat pä övertid kl 17-24.

Tis 28.4 Lossat kl 24-01, förhalat till Kockums torrdocka 09.15.

Ons 29.4 Utdockats kl 11.30. Fast vid lossningskajen 12.30.lossat kl 13-17.

Tors 30.4 Lossat 07 -10.40 då fartyget var loss.Kl 1230 förhalat till varvet.

Mån 4.5 Indockats vid Kockums varv kl 17.

Mån 25.5 Utdockats kl 07.

Tors 28.5 Kockums klar med reparationerna kl 17.Gått till Bunkringskajen.

ss Mathilda 1.6.42
Knut Öhrström befh

UD HP80c 3516

Telegram Hamburg till UD 2.1.42

I. Ångf. Mathilda av Norrköping skadat av bomber i Emden 28.12 Besättningen oskadad Lossning lasten fortsaettes.Rederiet underraettat =Stridbeck

(Mathilda blivit liggande i Emden för reparation till 21.4.42)

Brev konsuln i BRemen till Berlin-beskickningen den 21.2.42. UD H-1373

Im anschluss an mein gestriges Schreiben teile ich ihnen ergebenst mit,dass die mir gestern gegebenen Mitteliung von Herrn Baurat Tobbische betreffs der Propeller

MATHILDA 28.12 41

sich als nicht zutreffend erwisen hat. Dampfer Mathilda hat seinen Propeller nicht verloren ,vielmehr ist der Propeller abgenommen worden, weil die Schraubenwelle abgebrochen war. Der Proplefler befindet sich an bord des Dampfers.

Der Königlische Schwedsiche Vize-konsul in Emden schreibt mir weiter wie folgt: " Der Dampfer soll £ übrigens hier nur vorläufig gedichtet werden,so dass er dann durch einen Schwedischen Schlepper nach Schweden überführt werden kann.Es besteht somit nicht die absciht,ihn in Geleitzug fahren zu lassen. Das Cassensche Dock ist auch für D.Mathilda zu klein,aber der Baurat Nölle har mir neulich gesagt,er wolle nach eingetretenen Tauwetter eins seiner Boote aus dem Dock der Nordsee-Werke herausnehmen und in das Cassensche Dock verlegen, wofür D.Mathilda in das Dock der Nordseewerek kommen könne. Diese Aussage ist allerdings unverbindlich gemacht.Somit kann bedauerlicherweise infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse nichts unternommen werden, und muss der Kapitän warten bis Tauwetter eintritt. " - Ich bitte sie,hieraus freundlichst zu kenntnis zu nehmen. Ei ist sicherlich sehr unangenehm dass das Schiff nicht sofort repariert werden kann, aber man wird sich wohl den gegebenen verhältnissen fügen müssen.

Ernst Kellner
Konsul.

BREV FRÅN MATHILDAS BEFH TILL BESKICKNINGEN I BERLIN 22.4.42

ss Mathilda 22.4.42

Undertecknad, befh å svenska ss Mathilda av Norrköping, beder härmed få meddela att fartyget nu är på resa till Sverige och håller just på med att nu passera Kielkanalen.Vi blevo, trots allt, dockade och temporärt reparerade så att vi kunna använda den egna maskinen för resan till Sverige i stället för att anlita bogersbåt.Avgick från Emden igår den 21 ds och kunde t.o.m taga 947 ton kol som last,vilket ju var över förväntan. Jag beder härmed få tacka Eder för det arbete ni haft för fartygets räkning.Det är idag precis 4 månader sedan fartyget ankom till Emden.

Med utmärkt högaktning

Knut Öhrström
Befh

SKNEIII 222

ISVINTER & BOMBSKADOR PÅ VARVET FÖRSENAT ARBETENA.

Max Doflein skrev 9.1.42 till SKN att bomben den 28.12.41 exploderat c:a 10 meter från akterskeppet och att reparationen vid Staatswerft i Emden kunde bräknas ta 3-4 veckor som mest. - Mathildas redare,Åke Danielsson i Norrköping skrev 17.1.42 till SKN att han telegraferat till befh Öhström i Emden att avmönstra och hemsända den del av besättningen som han ej behöver behålla. - Den 13.1 skrev kapten Öhrström till redaren att " propellern har blivit kondemnerad och reservpropellern får nu sättas idit istället. Den på 2 ställen spruckna propellerhylsan skall ersättas med en ny.Rodret skall lyftas och dess övre fingerling repareras. Tur i

MATHILDA 28.1.41

oturen var att vi fingo torrdocka så snart. I förhopping om att vi skola bliva klara och komma härifrån innan nya olyckor händer, tecknar etc" - Åke Danielsson skrev 23.1 till SKN att " idag har jag haft ett samtal med en av de 7 besättningsmännen från Mathilda som idag kommit till Trelleborg med färjan. Vederbörande meddelade att den flytdocka i vilken Mathilda låg blivit bombskadad och att Mathilda fått en del mindre skador i fören. Om dockan sjunkit vet jag ej. Den man jag atalade med trodde att reparationen skulle taga minst en månad, kanske betydligt längre." Den 24.1 skrev Danielsson till SKN att " en flytande kran som beställts för att lyfta bort Mathildas propeller och sedan sätta dit den igen hade blivit bombskadad ~~m/s Mathilda~~ den 16.1 och måste repareras. Jag tycker det är skräp med varvet som inte har anordningar för skiftandet av en propeller utan måste hyra en extra lyftkran från annat håll. Tiden, som reparationen av Mathilda tycks ta, tyder ju också på att det ej är någon fart eller reda med erbetet." - 29.1 skrev Danielsson till SKN:" Jag hade i dagarna ett samtal med styrman Lindström som var här på genomresa. Han hade avmönstrats i Emden för blindtarmsåkomma och skulle hem till Stockholm för operation. Efter vad jag förstod träffades torrdockan i vilken Mathilda stod av en bomb c:a 6 meter för om Mathilda varvid båten även ficken del skador i fören. Torrdockans ena ände sjönk och står nu på botten. Mathilda ligger med förskeppet i sjön och med aktern stödd på dockan som är fast i isen för övrigt. Båten ligger hela tiden och pumpar ut vatten. Så snart det blir flyglarm får de 10 som är kvar ombord av besättningenstoppa pumparna och begiva sig iland över isen. Alla örlogsfartyg ha ju förrätt till dockning och allting är så osäkert. Dessutom är det ju synnerligen ont om utbildade arbetare och i ett idag erhållet brev från Emden av 21.1 skriver kapten Öhström att "ingen tid kan fixeras när fartyget skall kunna vara färdigt. Jag har idag sänt hem 3 eldare, två matroser, en lättmatros och en jungman. Om det vore möjligt för rederiet att med någon båt kunna skicka hit lite proviant vore det bra. Det skulle i så fall vara kött, fläsk, kaffe, te, konserverad mjölk. bönor, gryn och ärter. Det är synnerligen vidriga förhållanden som äro rådande just nu." - 3.2 skrev Danielsson åter till SKN:" Jag har sedan någon tid ej hört någonting från Emden om hur det går för Mathilda med hennes reparation och telegraferade därför igår till mäklaren och begärde besked. Jag har nu fått följande svarstelegram:" Trockendocks können wegen Frost nicht arbeiten. Werftenbmühen sich eindockung schnellstens vorzunehmen, hoffen Mathilda nächste Woche eindocken = Schultbruns." Och det ser ut av samma som om de ej skulle kunna docka båten innan isen går bort och detta kommer att taga bästa delen av februari är jag rädd." - Emden 12.2 skrev kapten Öhström till beskickningen i Berlin och bad om hjälp att påskynda arbetena. Efter ett sammandrag av som hänt fortsätter brevet " : Sedan tunneltaket, som hade öppnats, åter dissatts och tätats förhalades fartyget ur dockan onsdagen den 28.1 (42) och förtöjdes vid kaj i närheten av Nordseewerkes varv. Under tiden, sedan flytdockan i vilken fartyget låg,

MATHILDA 28.12 41

bombskadats, sades det att Mathilda skulle få komma in i Nordseewerkes flytdocka sedan den däri liggande båten blivit klar och sedan en ubåt och därpå 2 förpostbåtar blivit reparerade och klara där. Jag larade även med en kapten från Seefahrtbevollmäcktigesamt här och han sade då att Mathilda skulle bli indockad nästa vecka d.v.s veckan 8-14.2. De tidigare intagna båtarnas reparation hade blivit fördröjda av den stränga kölden. I måndags, då mäklaren Schulte & Bruns talade med Nordseewerke om Mathildas dockning sade de "imorgon eller i övermorgon." Igår sade det "imorgon" d.v.s idag, och idag på morgonen, när jag ringde för att fråga efter förhalningstiden, svarade de möjligen i april eller början på maj. Jag begärde då att åtminstone få fartyget tätat så att det kunde bogseras till Sverige, men det var omöjligt, allt var över huvudtaget omöjligt. På min framställning att fartyget, som läcker svårt, möjligen kommer att sjunka om den egna pumpen går sönder, svarades ~~att~~ till svenske konsuln här att då är det bäst att sätta henne på grund. d.v.s att låta akterrummet få samma vattenstånd som på utsidan, vattnet tränga in i maskin o.s.v, med andra ord a att låta fartyget gå till spillo eller i varje fall fördärva maskin, pannor osv. Jag har idag på eftermiddagen besökt konsul Apetz och omtalat det hela för honom och han satte sig i förbindelse med konsuln i Bremen och skulle denne då imorgon förmiddag personligen besöka befälhavande amiralen i Bremen eller Wilhelmshaven. Får nu se vad nytta detta kan göra. Jag beder Eder härmed vördsamt att i händelse av behov hjälpa mig att åtminstone få fartyget tätt och så fort som möjligt för undvikande av grundsättning. Blir fartyget bara tätt kan hon väl, när isförhållandena detta medgiva, bliva bogserad till Sverige. Att få henne reparerad så att hon för egen maskinkan gå härifrån vore ju det allra bästa, men det blir kanske omöjligt. En annan sak är också att den del av besättningen som är kvar, 10 man, 8 äro hemsända, förmodligen ej mycket längre kan stå ut med dessa praktiskt taget ständiga flygbombardemang, helst som vi ligga i de anfallande planens målcentrum, skeppsbyggnadsområdena, och det är ont om och långt till skyddsrum. Därtill när intet arbete sker med fartygets iordningställande utan det hela bara ser lönlöst och ändlöst ut. Med utmärkt högaktning. Knut Öhrström, befh. " - Konsul Ernst Keller i Bremen skrev 13.2 till Berlinbeskickningen bl.a " Der dampfer liegt nun im Hafen und müssen Tag und Nacht die Pumpe laufen um das Schiff über Wasser zu halten. Der Kapitän ist bei dem Marinebevollmäcktigten vorstellig gweorden dass man sein Schiff in das Dock legt um es wenigstens notdürftig zu reparieren. Diese reparatur ~~würde~~ würde 2-3 Tage dauern. Der Marinebävollmächtigte hat aber erklärt das zur Zeit im den Dock Vopposten boote lägen. Die seien wichtiger. Er wolle aber vielleicht bei Tauwetter ein Vorpostenboot auf kurze Zeit herausnehmen und Mathilda einnehmen, damit die provisorische raparatur vorgenommen und ~~ist~~ das Schiff dann nach Schweden bugsiert werden kann." - ~~Redaren Danielsson~~ Redaren Åke Danielsson skrev 19.2 till SKN, citerande ett brev från Schulte & Bruns i Emden av den 13.2. att " den enda oss till förfogande stående flytdockan plötsligt måst ställas till

MATHILDA 28.12 41

föfogande för "reparaturbedürftige Marinefahrzeuge" och inte blir leding fäörän i april." Bunkerförrådet ombord är nästan slut och befh har avsagt sig allt ansvar för att fartyget kan sjunka under ett långvaritg flyglarm på grund av att de 10 ombordvarande då måste stoppa pumparna och söka skydd iland." -xxxxxxxxx Den 20.2.42 Skrev beskickningen i Berlin till UD i Stockholm:"Herr Baurat Nölle hat mir gesagt dass alle Docks mit Kriegsschiffen belegt wären,und dass ein privatschiff dort nicht bevorzugt repariert werden kömnte. Nur wennn der so genanntex Cassensche Dock frei würde,würde der Dampfer Mathilda dortk hineingebracht xxx um provisorisch repariert zu werden." Hembogsering av Mathilda genom Keilkanalen avfä( )ts av tyskarna som helt otänkbar. "Det enda är att invänta töväder." - 21.2 skrev konsul Kellner i Bremen till Berlin att " Es ist sicherlich sehr unangenehm dass das Sciff nicht sofort repariert werden kann, aber man wird sich wohl die gegebenen verhältnissen fügen müssen." - Den 12.3.42 skrev Max Doflein till SKN att "att isen i Emdens hamn gör all förhalning av fartyget utesluten och att firma C.Cassens Docka endast kan bära fartyget om det är fullkomligt tomt. "Das Schiff hat aber eine erhebliche menge Wasser in Raum,das infolge des harten Frostes zu Eis gefrofen ist. Demzufolge kann das Schiff von dieser Wassermenge zur Zeit nicht befreit werden." För att kunna docka Mathilda i denna docka måste först töväder inträda så att vattnet inombord smälteroch kan pumpas ut. - Den 28.3 skrev Åke Danielsson till SKN att han denna dag fått telegram från Schulte & Bruns att Mathilda kommer att torrdockas den 4 April." Den 10.4 återkom Danielsson:" Jag har idag fått telegram från kaptenen vari han meddelar att han räknar med att han skall få båten såpass iordningsställd att han skall kunna ta hem henne för egen maskin."Detta vo( ) ju verkligen fint och skulle vara en större inbesparing. Kapten begärde att jag skulle skicka ner 8 man imorgon till Emden för kompletterinag av besättningen,men har jag måst telegrafera tillbaka och bett honom försöka skaffa dessa i Tyskland då det är stor formaliteter att få tyskt passvisum för dem och saken ej går att ord( ) utan längre dröjsmål." - SKN skrev 10.4 till Danielsson: " Kapten Doflein xxxx ringde idag, och meddelade att dockan i vilken Mathilda ligger har rekvirerats av Tyska Marinen. Mathilda måste därför utdockas imorgon bittida. Varvet har företagit nödtorftiga reparationer i dockan och har räknat ut att de kunna sätta in propelleraxeln och propellern medan fartyget ligger på vattnet. Sedan detta gjorts beräknat mat att fartyget efter maskinprov skall kunna få sjövärdghetscertifikat att för egen maskin med användande av halva maskinstyrkan avgå till svensk varv. Kapten Doflein anser det lämpligt med tanke på styrförmågan att fartyget intar c:a 1000 ton kol före hemresan. Inga svårigheter väntas för fartyget att få passera Kielkanalen. " 11 4 skrev Doflein till SKN att Mathilda måst utdockas på grund av vordringliche Kriegsmarinearbeiten, man ett Schulte & Bruns Werft anser sig kunna täta propellerhylsan och sätta dit propellern sedan akterskeppet trimmats uppåt så mycket som möj ligt genom att börja lasta kol i förrummet. Efter denna proviosrikka rep. kan fartyget

MATHILDA 28.12 41

för halv maskin gå till svenskt varv. " Den 22.4 rapporterade Doflein att Mathilda den 21.4 lämnat Emden. - 27.4 skrev redaren Danielsson till SKN:" Det gkäder mig verkligen meddela att Mathilda slutligen söndag kväll för egen maskin ankommit tilll Mamlö med dellast av 947 ton kol. En del av lasten lossas idag och ikväll dockas båten hos Kockums med dn del av lasten ombord. Hon skall logga i dockan på tisdag och onsdag för besiktning och får sedan tydligen docka ut för en annan båt, slutlossa och sedan reparera fullständigt."

BESIKTNINGSPROTOKOLL,EMDEN 8.4.42

Vid bombexplosionen i dockan den 15.1.42 intrycktes 3 plåtar förut om BB och en spräcktes,en ventil slets sönder,bordläggningen under backen fick 7 splitterintryckningar och ett värmeledningsrör sprng läck. -Förutom pååtskadorna vid bombexplosionen 28.12 41 noterades att i proviantkällaren akter blev 50 flaskor öl sönderslagna och 50 kg fläsl förstördes. Ihytterna midskepps krossades en spegel, 24 tallrikar, 8 dricksglas och 3 dörrlås slets bort (ausgereissen).

BESIKTNINGSINSTRUENT,MALMÖ 28.4.42

Ing. Sten Haeger besiktigat i docka vid Kockums.
"Fartyget har vid de två bombningstillfällena erhållit avsevärda bordläggningsskador ,särskilt om BB där 7 plåtar måste förnyas och 19 riktas.Om STB måste 2 riktas och en förnyas vartill slingerkölarna måste uppriktas och omnitas. Rodret måste nedtagas, roderramen riktas med 2 nya sidoplåtar och 4 nya tappar.Propellerhylsan måste förnyas och akterstäven förstärkas genom påsvetsning, 600 nagel i bordläggningen omnitas mm Propellern kasserats i Emden, reservpropellern satts på men nu måste en ny propeller anskaffas. Särskilt på akterdäck stora skador.I maskin stora skador vid bombfällningarna varför hela huvudmaskinen med axlar,lager etc nu måste öppnas för genomgång,liksom läns-och ballastpumparna med ledningar etc Ångpannan måste genomgås och ompackas. +ropellerhylsan förnyas,styrledningen gås igenom ,cement och garnering förnyas i akterrummet. På fördäck förnyas STB stormport bl a och på akterdäck riktas brädgång med stöttor ,teakratten till reservstyrningen repareras mm +å bryggdäck förnyas 4 ventilglas, ett hål i skorstenen svtesas,kabyssskorstenen förnyas,nya åror och kapell till livbåatran,maskintelegrafen öppnas och repareras. 2 speglar förnyas i befh hytt liksom klockan i navigationshytten I pentry förnyas 24 tallrikar och 12 ölglas.
Reparationen kostat 67000:- kr
Mathilda ankom till varvet 26.4.42,låg i docka för besiktning 28-29.4,måste utdockas på grund av ett marinfartyg som skulle in, varvet börjat reparationerna den 30.4, låg i docka 5.5 - 25.5,arbetena klara 28.5 då Mathilda avgick från Varvet

---

Rederiets generalräkning 12.6.42 slutade på 153.632:89

MATHILDA 28.12 41

ASSURANS

Dispache Stockholm 15.9.42 P.G.Hasselrot

I dispachen upptas bl.a läkar- och sjukvård för befh med 398:95, för 1e styrman med 1877:30, för 2e styrman 1100:53, ie maskinisten 218:40 och för matros Henriksson och smörjare Sjögren 25:79..
Kostnad för 7 nymönstrade besättningsmän som sänts till Emden från Malmö via Trelleborg-Sassnitz (Påmönstring 21.4.42 i Emden) = 755:20.
Reparationen vid Schulte & Bruns Schiffswerft -und Dockbetried,Emden RM 6300:30
Dockning vid Nordseewerke GmbH.Emden = RM 1195:-
Kockums reparation 570000:- kr
"Mathilda passerade på hemresan Kielkanalen medn då Öresund var stängt av is och Mathilda inte fick forcera is överhuvdutaget,gick hon genom Bälten och runt i Örsund norrifrån."

SKN utbetalt 20.1.42 25000:- i förskott för skada & kostnad
SKN -"- 15.8.42 75.000:- i förskott å haveriersättning
SKN -"- 28.10.42 enligt dispache till rederiet 25.965:78
SKN därtill betalat dispache, Doflein,besiktningar,pensionsavgifter mm
SKN total utbetalat i haveriet: ~~1133~~ 133.513:63

T.Fredh: "Dödsfarten" (1981)

Minnen av Mathilda

Matros Oswald Gustafsson,Gullholmen:" Mönstrade på Mathilda som legat upplad i Brofjorden sedan kriget bröt ut ((Detta betyder de facto den 9.4.40))Mathilda var en mycket gammal ångare som bl.a hade oljlanternor. Med en 45-gradig slagsida lämnade vi Brofjorden och på resan till Hamneskär såg utkiken 50 drivminor. Till sist fick gå in till Marstrand och lägga oss för att invänta dager. Lossningen skedde ~~mest i~~ tyska och holländska hamnar. Mitt under bombanfallen måste vi iland för att handla bröd och potatis.Det var en gammal båt. Färskt kött gade vi förvarat i en säck av segelduk som hängde i vantet i masten. En natt i Rotterdam försvann både säcken och köttet.Det var ju krig och holländarna var utsvultna."
((Den skrönan slår ~~är~~ nästa rekord ifråga om virrighet även när det gäller Terje Fredh. Kronologi saknas helt. Meningarna hänger inte ihop.överdrifterna är groteska,))

Se I övrigt Mathilda 17.10.43

MIRAMAR 30.12.41

BESLAGTAGITS AV JAPANERNA I SAIGON, BESÄTTNINGEN FÅNGAR = UD MAKTLÖST.

Rapport

Maskinskriven på ett ark flygpostpapper.

Fartyget var på resa Bangkok -Macao med last av 20,000 säckar ris och 35 ton träkol för the Portugese Government i Macao. Lastmottagare firman Man Fung Hong i Macao. Träkolslasten i 139 säckar stuvad på akterdäck.Rislasten från firma Hung Foong Cia i Bangkok = 2200 ton.

Sön 7.12.41 kl 19.45 lättat ankar och avgått från Koh Sichang,Bangkok.

Mån 8.12 kl 13 erhållit nyheter genom rundradio att krig utbrutit mellan Japan å ena sidan och England/USA å andra sidan. Då det befarades att krigsoperationer pågingo eller skulle börja i närheten av fartygets position,sammankallade befh skeppsråd.Därvid beslutades att fartyget skulle anlöpa ön Pulo Panjang tillhörande Franska Indokina för att där avvakta de närmaste krigshändelsernas förlopp. Denna plats var den närmaste säkra neutrala ankarplatsen. Närvarnade vid skeppsrådet:befh A.L Svensson, 1e styrman E.Osbranth, 2e styrman Stig Hallstedt,Övermaskinist Olof Högbom och 2e maskinist G.E.Berglund.Beslutet var enhälligt.

Tis 9.12 Kl 06.15 anlänt och ankrat i NW viken vid Pulo Panjang.Efter det fartyget ankrat upp befanns det att ön var ockuperad av japanska trupper. 1e styrman sändes då iland med fartygets papper och en förfrågan till den japanske kommendanten hurudvida fartyget kunde kvarstanna på platsen.En officer åtföljde 1e styrmanombord för konferens med nefh. Den japanske officeren ansåg att fartyget omedelbart skulle avgå till Saigon emedan platsen var mycket osäker. Han utfärdade ett brev att avlämnas till de japanska marinmyndigheterna i Saigon. Kl 10.45 lättat ankar och avgått till Saigon. Aväsnt telegram till rederiet över Göteborg Radio och meddelat dem att allt var väl ombord samt att fartyget var på väg till neutral hamn för vidare order.

Ons.10.12 Aväsnt telegram till Denis Freres i Saigon (mäklaren) och uppmanat dem att meddela svenske konsuln i Saigon om fartygets ankomst för vidare order.

Tors 11.12 kl 06.50 anlänt och ankrat i Coconut Bay vid Cape St.James. Inga instruktioner erhållits från rederiet under resan.Kl 12,30 under lots ledning fortsatt uppför Saigonfloden och ankrat kl 16 vid NHA BE i Saigonfloden.Klarerat in.

Fre 12.12 Befh hållit jonferenser med svenske konsuln och Denis Freres i Saigon.Enligt Denis Freres harfartygets tidsbefraktare M.Nemazee ina tillgodohavanden i Franska Indokina som kan täcka fartygets utgifter. Telegram avsänt till lastemottagaren i Macao med förfrågan om denne har förbindelse med M.Nemazee. Även om sådan förbindelse kan åstadkommas är det föga troligt att fartygets nuvarande och kommande utgifter såsom

MIRAMAR 30.12.41

befraktningshyra,krisgförsäkring och besättningens krigsbonus kan utbetalas av befraktaren. Därför reserverar befh enligt svensk sjölag att för rederiets räkning utmäta och försälja så stor del av lasten som erfordras för täckandet av dessa utgifter enligt certepartiet. Japanska flottmyndigheterna i Saigon ha meddelat befh och svarat konsuln att farvattnen kring Indokina f.n äro osäkra för handelssjöfarten och uppmanat befh att tills vidare kvarligga med fartyget i Saigon. Kaptenen fritager härmed sig och sin besättning för allt ansvar för ev skada som kan uppkomma å fartyg och last på grund av fartygets kvarhållande i Saigon.

Saigon 13 dec. 1941

Arne Svensson

Befh

Report concerning the seizure of Miramar by Jap.Naval Authorities at Saigon 30.12.1941

Friday 12.12.41 The master has reported to Sw. consul, mr Hirsbrunner. The consul and master were informed by Denis Frères that the Japanese Naval authorities had care of the navigation in and around Indochine. The Sw. consul and the master therefore went to the Japanese Naval Mission and asked whether it was safe for the ship to continue to Macao.They were told that the ship could not leave Saigon because of war operations outside, but notice should be given when the ship could continue. A copy of the ships manifest was given to commandant Ishida of the naval Mission. Some days later the captain was called to the Jap.Naval Headquarter and asked to take the ships papers with him. The captain went there accompanied by mr Mut from Denis Frères office. He showed up the follwoing ship´s papers:the ship´s logbook,the manifest,the bills of lading, the Swedish nationality & registry certificate, the measurement certificates and the outward clearance papers from Bangkok. When questioned if he knew the cargos ultimate destination, the captain answered that he had only orders to discharge the cargo at Macao,but if the japanses Naval authorities wanted to know more about the cargo they could get all the informations from the shippers in Bangkok and from the authorities in Macao. The captain also informed the Japanese Naval Mission later that he intended to write to the swedish consul at Bangkok asking about the ultimate destination of the cargo. The Jap.Naval Headquarter informed the captain that theyintended to keep the ship´s papers for further isnpection.No receipt was given of the papers.

Tuesday 30th Dec. At 4 p.m the captain was called to the Japanese Naval mission.He was told there that the Japanese Naval authorities had decided to seize the Miramar with her cargo. No resaon was given. The ship was

MIRAMAR 30.12.41

boarded about 5 p.m by officers and men from the Imperial Japanese Navy. The japanese naval flag was hoisted.Japanese sailors were put on guard. The Swedish ship officers were locked in their cabins during the night. The sweish consul and the captain meanwhile went to the French government authorities in Saigon and asked for their assistance because ship had been seized in Saigon harbour. The French authorities promised to give their assistance.Telegrams were sent to the Swedish government and the owners,

Wednesday 31.12 12.00 noon shifted from Nhabe to buoy No 7 in Saigon harbour.Guards were withdrawn from ship afterthe French authorities and the swedish consul had made demands for the release of the swedish officers. The officers however were told by a japanese naval officer to remain onboard the ship.

Friday 2.1.42 In tye morningthe ship shifted to No 1 Wharf and at 10.00 a.m japanese soldiers started to discharge the rice cargo from Miramar to the japanese steamer Capella - former Panamanian. The discharging continued day & night.

Sunday 4.1 5.00 a.m discharging stopped.About 400 tons of rice remain on board. 12.30 p.m shifted ship from wharf to buoy No 7. Officers now allowed shore leave a few hours every day.

Wednesday 7.1 Received orders from Japanese Naval authorites to make ship clear for depatrure on january 9th. Everybody onboard again forbidden to leave ship. Swed. consul and master have again through the French authorities demanded the release of the officers onboard but without effect. The swdish minister at Tokyo informed per telegraph about the happenings. The Jap. Naval Mission has replied to questions about the ships destination that ship with officers was going to Tokyo. The master has however been told bu a japanese officer onboard to go ashore from the ship and remain at the hotel. If he wanted to leave the hotel he had first to inform the Japanese Naval Mission. When the japanese seized the ship everybody onboard was told by the officers that if anybody disobeyed the japanese orders it would mean capital punishment.

Friday 9.1 Ship has during the day loaded general cargo and bound for Pulo Condore.

Sat.10.1 8 a.m left Saigon under command of a japanese naval officer and with about 30 soldiers as guards onbaord. Half of the officers had to move out of their cabins to give place to the japanese. Master has received informations from the Swedish consul general at Bangkok that the rice cargo was sold to the Portugese government at Macao before Miramar left Bangkok.

Sunday 11.1 8 a.m arrived at Pulo Condore. 1.00 noon men from ashore starte to discharge the general cargo. The japanese commander has forbidden

MIRAMAR 30.12.41

the officers to speak to any of the frenchmen who supervised the discharging of the cargo.

Monday 12.1 5 p.m after discharging at Pulo Condore finished left the harbour. 400 tons of the old rice cargo still onboard the ship.

Tuesday 13.1 1.45 p.m arrived and anchored off Cape St James.

Wedn.14.1 6 a.m left Cape St.James. 1.15.p.m arrived Saigon,buoy no 7. The japanese officer & guards left the ship and threatened with capital punishment if disobeyed. The swedish consul has received telegram fromthe Tokyo legation that the swedish minister was demanding the release of Miramar and that there was good hope for a positive result.

Saturday 17.1 The swedish officers have got permission to go ashore in Saigon but to be to the disposal of the Jap.navy.

Thursday 22.1 8 1.m Japanese naval authorities started discharging the rest of the rice cargo.

Friday 23.1 After discharging of rice cargo ship shifted to wharf No 1.

Saturday 24.1 Informatoon has been received that the ship would leave again but even this time not for Tokyo. As it was feared that the officers once more were going to be forced to sial with the ship, a protest has once more been handed to the Japanese Naval Mission.

Sunday 25.1 Discharged charcoal cargo on afterdeck to the wharf.Started loading war material . Loaded bunker coal & water.

Mon 26.1 Received order from the Japanese Naval authorities that everybody must stay onboard after 7 p.m. Swedish consul was informed by master and once more through the French authorities demanding the release of the swedish officers in case ship was not bound for Tokyo and the ricecourt. Japanese Naval authorities replied by stating that they regarded the swedish officers as enemies and the ship as an enemy ship and that if the officers were not onboard until 7 p.m they would be taken by force. Swedish consul and French authorities later had a conference with the japanese consul general who promised to help if possible.

Tues 27.1 10 a.m ship left Saigon under command of a japanese naval officer. The captain,who could follow the ship if he wished, stayed ashore according to the wish of the other officers onboard,to continue the negotiations for their and the vessels release. When ship was on her way down the river the japanese commander told the officers to make themselves clear to leave at Cape St.James. He also told them that thereafter they were free to go wherever they wanted. 5.30 p.m ship anchored off St.James. Officers left the ship with their baggage.Some of the captains property was left onboard as it was too heavy to be shifted in a hurry.

MIRAMAR 30.12.41

The ship left at once after it had taken onboard some other japanese officers.

Saigon, 16th february 1942
A.Svensson
Master s/s Miramar.

Endast befälet ombord skandinaviskt

Crew list & memorial lyser med sin frånvaro på KK vol 108.
Befälet ombord bestod av 6 svenskar och en norrman.
Övrig besättning dec 1941 utgjordes av " 36 men of other races."

Skandinaverna var följande:

Befh Arne Lennart Svensson, Hälsingborg (I dec 1939 1e styrman ombord)
1e styrman Erik Wilhelm ~~Branth, Göteborg~~ Osbranth, Gtbg (Sjökapt.ex -38)
2e styrman Stig Olof Håkan Hallstedt, Söderhamn, 19.11.11 i Ovansjö
Sjökaptensbrev 1935, var i dec 39 3e styrman ombord.
Chief Olof Teodor Gustav Högbom, Malmö, 3.6.04 i Malmö
2e maskinist Gustaf Einar Berglund, Hälsingborg
3e maskinist Anton Berg, Ivetofta
3e styrman Ole Roksvaag, Ålesund, Norge

Data delvis från Sveriges Rederier (1938)

Copie du télègramme envoyé au Ministère des Affaires Etrangères, Sthlm le 31 decembre 1941 par l'entremise du Gouvernement General.

"Bateau suédois Miramar stationné Saigon saisi par autorités navales japonaises sous prétexte que question neutralité discutable stop Captaine certain a agi conformément neutralité suedoise stop Gouvernement Génèral saisi affaire.

Telegramme envoyé au Ministère des Affaires Etrangères 7.1.42

" Réferent mon télègramme 31 décembre crains que bateau avec équipage sera amené japon comme prise sous pavillion japonaise stop Officiers et équipage demandement rester ici prévois difficultés si contraints partir confirmez."

Telegramme urgent envoyé a Sthlm au Ministère 9.1.42

"Référent mon télègramme sept départ fixé pour demain dans conditions indiquées mais destination inconnu."

Telegramme adressé a la légation du Suède à Tokyo 9.1.42

" Swedish ss Miramar seized swedish officers forced to leave with ship for unknown destination.Please do ~~xxxxxxxxxx~~ your utmost."

Telegramme envoyé au Ministère a Sthlm le 10 janvier 1942.

" Référant min télègramme hier parti sans Svensson dont presence refusée."

MIRAMAR 30.12.41

Télègramme envoyé a la lègation du Suede à Tokyo 12.1.42

" Retel ninth received todgy stop Seized at Saigon by japanese naval authorities stop steamer was enroute Bangkok Macao called Saigon for instructions cargo consisting rice only has been mostlt discharged here stop No resaon sezure stop Chinesecrew officers 5 swedish one norwegian stop Ship left tenth with new cargo unknown destination.Officers forced follow captain not admitted onboard stop Informed cabinet Stockholm but no reply."

Telegramme adressé à la lègation de Suède à Tokyo 15.1.42

"Retel 12th safely returned but status ship and officers unchanged stop Please inform cabinet."

Télègramme envoyé`a Tokyo 19.1.42

" Swedish consulate Bangkok informs goods Miramar destined for portugese government Macao."

Dito 24.1.42

"Retel 15th there are signs will leave again stop Officers afraid compelled anew to go along with vessel still under japanese control stop Very anxious know result your intervention."

Dito 27.1.42

Retel 24th left again with officers. Retel 24th ship and officers considered as enemies.

Copie du tèlègramme ~~considerexetxtraites~~ que j´ai fait parvenir au governement gènèral pour transmission par la voie diplomatique mais qui ne fut pas expédié par le G.G.par suite de l´arrdvé au service en charge du tèlègramme du 28 janvier.

"Miramar et èqupiage considérés et traités en ennemies et par conséquent utilisé par marine japonaise pour diverses opérations sous pavillon guerre japonais stop Officiers forcés partir avec bateau stop Noms de officiers a bord osbarnth hogbom hallstedt berglund berg tous nationalité suédois roksvag norvégien stop capitaine svensson reste libre à terre mais est considérè comme otage."

Telegram till UD från envoyèn i Tokyo 28.1.42

Officers feed but ships status same as before.

((Ovanstående maskinskrivna sidor på flygpostpapper inkom till KK den ~~30x9x42~~ 5.11.42 efter att ha avsänts från Tokyo 30.7.42.))

Sjöförklaring i Saigon UD H-1371

Beskickningen i Tokyo översände 10.3.42 till UD avskrift av en från konsulatet i Saigon, konsul H.Hirsbrunner, mottagen skrivelse av 20.12.41 jämte an av konsuln u-tecknad rapport rörande sjöförklaring som hållits på konsulatet 16/12

MIRAMAR 30.12.41

1941. Detta inkom till UD 4.11.42. Vid sjöförklaringen infann sig direktören vid Danska Östasiatiska Kompaniet, E.Bagge-Pedersen, och deb franske befh på ss Konsum, kapten Benoit, som sakkunniga. Befh Arne Svensson vidimerade journalutdraget (sid 1) liksom 1e styrman Osbranth, 2e styrman Hallstedt, chefen Högbom och 2e maskinist Berglund. Detta var hela förrättningen. 30.7.42 översände Tokyobeskickningen till KK via UD två flygpost ark med telegramavskrifter. För original hänvisas till UD R 90B-Konsulatet i Tokyo. Dessa papper kom till UD 5 nov. 1942.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

BRIEF HISTORY OF SEIZURE & CHARTER OF S/S MIRAMAR

Förtroligt. Översänt till UD 31,12.45 av Tokyolegationen .

End of 1940 Ship chartered by N.Nemazee,Hongkong.

26.2.41 Ship delivered to N.Nemazee,Hongkong.

Nov 1941 Charter contract extended to 26.2.42.

26.11.41 Ship left Hongkong for Bangkok.

7.12.41 Ship left Bangkok with cargo of rice & charcoal for Macao.

9.12.41 Ship anchored at Pulo Panjang,French Indochina. Ship ordered by Japanese officer to proceed to Saigon. Left for Saigon.

11.12.41 Ship anchores at Cape St.James.Left and anchored at Nha-be i the Saigon river.

12.12.41 Captain informed by commander Ishida,Japanese Navy, that ship could not proceed to Macao. Copy of manifest handed to Ishida.

19.12.41 Captain ordered to bring ship's documents to headquarters of Japanese Navy.Document retained.

30.12.41 Captain notified that the japanese navy had decided to confiscate ship & cargo.Japanes flag hoisted. Ships officers of Swedish nationality locked up in their cabins. Captain asked assistance of the French authorities. Telegram dispatched to owners of ship and to Swedish Government.

31.12.41 Ship ahuled to buoy No 7. Ships officers released but not allowed to leave ship.

2.1.42 Ship hauled to pier No 1,unloading of rice cargo started by japanese marines.

4.1.42 Unloading stopped,ship hauled to buoy no 7. 3 officers allowed to stay ashore for 4 haours.

7.1.42 Captain ordered to make ship clear for departure 9.1. Officers except captain to remain onboard during voyage.Captain to remain on shore as a hostage.

8.1.42 Negotiations between French authorities and swedish consul in Saigon

MIRAMAR 30.12.41

on one side and japanese naval authoriteis on the other side to have ship's officers freed.

9.1 42 General cargo belonging to the French navy loaded. Captain refused permission to go with the ship.

10.1.42 Ship left Saigon for Pulo Condore undercommand of japanese naval officer.Japanese maval authorities notified in writing that the rice cargo which she carried when confiscated belonged to the portugese government.

11.1.42 Ship arrived at Pulo Condore.

12.1.42 Ship left Pulo Condore.

[illegible].1.42 Ship anchored off Cape St.James, Saigon river.

14.1.42 Ship proceeded to Saigon.Officers prohibited to leave the ship. Swedish minister in Tokyo delivered protest in writing to the japanese foreign minister.

17.1.42 Officers allowed ashore.

22.1.42 Rest of original cargo of rice discharged.

24.1.42 Ship to leave again,new protest handed to Japanese naval authorities demanding that ships officers should not be forced to sail.

25.1.42 Discharged original cargo of charcoal.Loaded general cargo.

26.1.42 Received order to prepare for departure. Renewed protests by the swedish consul in Saigonand request that ship's officers should be released.Consul informed officers considered as enemies and ship as an enemy ship.Captain considered as a hostage but could choose between remaining ashore or depart with the ship.

[illegible]7.1.42 Ship departed.Officers sent ashore at Cape St.Jaques by the japanese commander onboard and told they were free.

16.2.42 Ship reported left Saigon.

20.2.42 Second protest in waiting to the minister of foreign affairs by the swedish minister in Tokyo.

4.5.42 Captain notified that he within short had to go to Tokyo for price court proceedings.

16.6.42 Ship left Saigon for japanese harbour-

29.6.42 Ship arrives at Kobe with captain Svensson onboard.

25.8.42 Ship still in Kobe and captain Svensson virtually a prisoner onboard.

23.9.42 Captain allowed to leave the ship and peoceed to Tokyo as a result of long drawn out negotiations between swedishminister in Tokyo and the japanese foreign ministry.

1.11.42 "Bare boat"-charter xxxxxx contract signed. Negotiations designed to escape price court proceedings which unavoidably would have ended in confiscation were carried on during sept-october 1942 be-

MIRAMAR 30.12.41

tween the swedish minister in Tokyo and the japanese foreign ministry with the above mentioned result.

11.12.42 Ship's officers left Saigon for Shanghai.

18.11.44 Last payment of charter hire covering period ending 12 noon 9.9.44.

Tokyo 19 november 1945.

Protestskrivelse till Shigenori Togo,Japans utrikesminister,14.1.42

Monsier le minister,

I have the honour to inform Your Excellency of the following events. On the 9th instant I received a telegraphic report fdom Saigon to the effect that a swedish steamship, Miramar, had been seized in that port and ordered to leave for unknown destination,the swedish officers being forced to remain onboard and follow the ship.As this action for obvious reasons must have been committed by japanese military forces, I immediately called on the foreign vice-minister to lodge a complaint and to ask for the release of the vessel. Under the days which followed a few more telegraphic reports reached me,confirming the seizure by the japanese and making it possible to reconstitute the occurances in detail and to judge the true import of this very regrettable incident. The ss Miramar belonging to the Reuter s/s Co in Stockholm,was chartered until end of febr.1943 by the persian firm Nemazee. It was actually en route from Bangkok to Macao with a cargo of rice. The ship called at Saigon for instructions and was then seized by the Imperial Japanese Naval authorities. Most of the cargo was ordered to be discharged at Saigon and the ship was commanded by the japanese naval authorities, to sail on 10.1 for unknown destination with a new cargo taken in. The officers of the Miramar,of whom 5 were Swedish and 1 norwegian,were forced to remain on duty.The swedish captain however was not admitted onboard. - From the facts whick have just been related ,it can be concluded that there existed no justified re ason for the seizure of the ship. The action taken by the Imperial Japanese Naval authorities therefore without any doubt constitutes a violation of the neutrality of the swedish flag,as well as a violation of private swedish property and the right to navigation. It seems that the action also implied a measure of constraint upon the personal liberty of the officers belonging to the ship. - Acting upon isntructions that I have received from my government, I am obliged to protest to the Imperial Government against the above related action of the japanese naval authorities. At the same time I wish to askYour Excellency to be good enough to take the neccessary steps in order to have the ship in question released without delay. I hope Your Excellency will kindly give me a reply to my

MIRAMAR 30.12.41

request at the earliest pissible date. I avail myself of this opportunity, monsieur le ministre, to renew to Your Excellency the assurances of my high- ~~highest~~ est consideration.

W.Bagge.
Swedish minister in Tokyo.

Förnyad protestskrivelse till Togo, Tokyo 20.2.42.

Monsieur le ministre,

Referring to my note of January 14th in whcih, according to instructions from my Government, I protested against the seizure by the japanese naval authorities in Saigon of the swedish ship ss Miramar, I have the honour to state that to my regret Your Excellency have not favoured me with a reply, nor have I received any communication as to a change in the situation of the ship. In the meantime, I have been informed, ~~however~~, however, that the rice cargo carried by ss Miramar at the time of the seizure, was destined to the Portugese government in Macao, ~~who~~ who were the buyers and importers of the cargo ,which has been fully unloaded at Saigon. It appears that the ship made two trips to unknow destination with the swedish officers retained onboard,but that thereafter these officers were put ashore and the ship completely taken over by the japanese. The present whereabouts of this swedish steamer is unknown to me. From the side of the Ministry of Foreign Affairs it has been admitted without any kind of explanation that ss Miramar has been utilized by the japanese authorities.It is evident that this state of affairs is most unsatisfactory from swedish point of view and the apparent indifference of the Imperial government to the swedish protest seems to me most regrettable. Event of this kind without any ~~doubt effort~~ visible effort to put things right or at least without positive results cannot bau badly affect the feelings of the swedish government. At the same time as according to my duty and my instructions ~~I express~~ I repeat my protest against the act of violence perpetrated by the naval authorities. I beg to ask Your Excellency in the name of the friendly relations ahhpily existing between Sweden and Japan to intervene in this matter and cause the Imperial Naval authorities to release the ship without further delay and restore it to it's swedish ~~owners~~ owners.
I avail myself of this opportunity, monsieur le ministre, to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

W.Bagge.

Tidigare resor

Miramar levererades till N.Nemazee i Hongkong 26.2.41 ochsattes omgående i trafik mellan Hongkong och Port Parsival. Febr-nov 41 gjorde Miramar 35 resor med kalkstenslast på den traden och en resa Saigon-Hongkong med salt.

Forts

MIRAMAR 30.12.41

I nov 41 förlängdes kontraktet med Nemazee till 26.2.43. Miramar avgick den 26.11.41 från Hongkong till Bangkok och lasatade där ris för Macao den 3-7.12.41.

Manifestet

9000 bags of white rice	Shippers:Hung Foong Co Ltd	Consignees order.
2000 bags of glutinous rice	-"-	
9000 bags broken rice	-"-	-"-
139 bags Charcoal	-"-	For Man Fung Hong.

Total cargo:20139 bags for Hung Foong Co ltd,Bangkok,Thailand.
(Kopia av charteravtalet 1941-43 med Nemazee finns sist i mapp III på UD H 1371.)

BREV & TELEGRAMVÄXLINGAR 1941-1950

Red AB Reut,Gtbg 18.12.41 till UD i brev.

Bolagets ss Miramar går f.n i timecharter för räkning Mohammed Nemazee i Hongkong,som enligt ippgift är av iransk nationalitet.Strax före utbrottet av det japansk-engelska kriget avgick Miramar från Bangkok med rislast för Macao.Idag har rederiet från befh erhållit följande telegram:
Saigon JR 190 49/47 13 15 44 = LC -Red AB Reut Gtbg. All well Miramar staying Saigon until further notice by authorities stop Please let swedish government authorities confirm my right to secure and sell any amount of cargo for ships expences warrisks charter hires stop Cargo belonging time-charterer stop What war risk bonus officers? Answer consulate Saigon = Svensson."

UD på begäran sänt telegram 19.12 t. konsulatet i Saigon:

For master Miramar stop We confirm that master is authorized if neccessary to sell as much of ships cargo as needed for conservation vessel or continuation voyage stop Also authorized sell cargo that cannot be stowed owing danger putrefaction or quick destruction of if cargo owners costs storing or tnansport destination obviously too high stop Regarding right sell cargo for charter hire warrisk refer charter = Ministry foreign affairs.

Telegram 30.12.41 befh till Reut, ankom Gtbg 2.1.42

Ship and cargo seized in Saigon = Svensson.

Chiffertelegram Tokyolegationen till UD 10.1.42

Mottog igaar telegram fran konsulatet saigon miramar beslagtagen derstedes och avgatt okaend destination varvid ju befel tvingats medfoelja stop Jag ingav omedelbart protest stop Meddela huruvida fart under charter och av vem vilken last samt om moejligt kontraband = Bagge.

forts

MIRAMAR 30.12.41

Ch.telegram UD till Tokyolegationen 11.1.42

Svenska ss Miramar uppgives beslagtagen av japanerna Saigon och förd till okänd destination. Fartyget tidsbefraktat t.o.m febr 42 av persern Nemazee Hongkong.Förde rislast Bangkok-Macao. Då varje grund beslah saknas utgå vi ifån sådant ej skett. Om så fallet bör ni inlägga bestämd protest. Ev är äagren beredd låta fartyget gå i safe trade för japansk räkning = Cabinet.

Fotnot i blyerts på papperslapp:

Krigsförsäkringen hos Lloyds London gällde t.o.m 31.12.41 sedan ej täckt. Uppbringningen skedde dessförinnan.

Ch.telegram 15.1.42 Tokyolegationen till UD

Konsulatet Saigon telegraferat 11 Miramar : Vessel safely returned but status of ship and officers unchanged. Definitiv skriftlig protest inlämnad igår =Bagge (UD Protesten se sid 9)

Ch.telegram 27.1 Tokyo till UD (Ank.27 ds 10.20)

Enl.UM ha marinmyndighet erkent att fartyget rekvisitionerats och nyttjats. Ingen rettsgrund herfor aaberopas under dylika omstendigheter och da sjoefart foer japansk raekning f.n. knappast torde erbjuda safe trade edert 10 och 18 anser jag mig t.v boera paayrka Miramars frigivning utan kompromiss zz Sedermera kan moejligen japansk charter diskuteras om egaren intresserad meddela minimivillkor = Bagge.

Telegram Saigon till UD 28.1.42

Officers feed but ships status same as before =Hirsbrunner, consul.

Ch.telegram 31.1242 Tokyo till UD

36 officererna frigivna men ennu ej fartyget.Förnyade igaar muntlig protest.Beslaget tydligen rent militaert overgrepp som civila regeringsmakten svaart komma till retta med under nuvarande foerhaallanden= Bagge

Red AB Reut 30.1. i brev till UD

Förklarat sig berett sälja fartyget till japanerna för 2.500.000 kronor netto att betalas i svensk bank vid ångarens övertagande.
(Befh inkopplats för att sondera terrängen i Saigon för en försäljning.)

Byråchef Ståhle till Statens Trafikkommission 31.1.42

"Förtroligt." .. Certepartiet nyligen förlängts till febr 1943.Besättningen är kinesisk,befälet, 7 man, svenskar. Engelska krigsförsäkringen gäller inte längre och SKN ej benäget teckna sådan utan återförsäkring i utlandet,vilket icke lär kunna erhållas. ...

På detta brev svarade kommerserådet Landberg i Trafikkommissionen 5.2 att han inte motsätter sig en försäljning men att detta måste hänskjutas

till Kungl. Maj:ts prövning eftersom Miramar enligt fartygsuttagningslagen är uttaget till trupptransportfartyg för Försvarsstabens räkning i händelse av krig....

Ch.telegram Tokyolegationen till UD 12.2.42

Enligt min mening ej lempligt ena dagen protestera å svenska regeringens vaegnar ochden naesta forhandla om foersaeljning å rederiets vaegnar men bortseende fraan rettskraenkningen ert 35 saadan premiering av vaaldet maaste risken oekas foer andra skifartyg i asiatiska farvatten daa japanerna ha obegrensat behov av tonnage zz Xxxdx Efter mina protester ansaag jag utsikter finnas uppnaa fartygets frigivande som dock torde motverkats genom kaptenens forhandlingar vilka ej borde inletts mig ovetande zz Slutligen maa anmerkas Miramar enligt allment kent rykte tidigare skulle ha transporterat foeraad till tyska raiders i pacific vilket ej oekat respekten. Syns angeleget kaptens foerhandlingar avbryts om nagot skall kunna uppnaas i Tokyo = Bagge.

(Rederiet 17.2 tel. till befh avbryta sale negotiations.)

(Ny protest hos utrikesminister Togo i Tokyo 20.2.41 se sid 10.)

Reut i brev 24.2.42 till UD.

Just fått telegram från befh att han och officerarna bor iland och att fartyge f.n ej är i Saigon.Tydligen har japanerna satt ångaren i fart.Rederiet vore tacksamt om UD ville kräva ersättning för att ångarens utnyttjas och hålla japaberna ansvariga för skador som kan uppstå.

Befh i telegram till Reut 28.2.42

"Used since 30.12. Fisst voyage 10.1.42."

Reut till UD 5.3.42

Miramar gick från Saigon på första resan 10.1., återkom 14.1 och då sattes befälet iland.Fartyget sedan gått i papansk fart.Okända destinationer.

Ch.telegram Tokyolegationen till UD 14.3.42

Miramars frigivning osäkert. Vice utrikesministern dock försäkrat mig att han personligen understött mina framställningar.Maritima myndigheter läar motsätta sig med hänsyn till rådande ytterlig tonnagbrist = Bagge.

Dito 17.3.42

Under samtal med vice Utrikesminister har jag gjort gellande de japanska myndigheternas haallning i fallet Miramar ej lade idagen den hensyn och goda vilja som man i Sverige såsom neutralt venskapligt land ansaage sig kunna forventa. Viceministern medgav at skel fanns foer klagomaal men skyllde paa krigets haarda lag. Tiden syns inne att a saega ifraan bestemt och jag ber faa ifraagasetta att utrikesministern yttrar ett allvarsord till Koda foer

MIRAMAR 30.12.41

vidare befordran till Tokyo betreffande detta avsteg fraan tradition och goda relationer = Bagge ((Koda = Jap.ministern i Sthlm))

UD P.M. 23.3.42

..Beskickningens i Tokyo demarcher ha hittills icke resulterat i annat än undanflykter från japanska vederbörandes sida. ...Angående var fartyget finnes saknas underrättelser....

Telegram Tokyo till UD 30.3.42

66 In case Miramars officers obliged remain Saigon and remittances from Sw( )en interrupted can sonsulates advances their account be guaranted by us = Bagge.

UD till Tokyolegationen 1,4.42

Yo( )s 66 Miramar Yes = Ministère Affaires Etrangèrès.

UD i brev till red AB Reut 1.4.42

Bett om skriftlig bekräftsle på att rederiet ansvarar för de kostnader som UD-förvaltningen må komma att få vidkännas för de å ss Miramar anställda befälspersonernas uppehälle.

Ch.telegram UD till Tokyolegationen 4.4.42

Boheman vid samtal Koda nyligen framhållit svenska regeringen såge mycket allvarligt på frågorna stab Miramar med stir förvåning förstämning fått intryck japanska regeringen icke beaktade vad den vore skyldig vänskapligt land som sverige zz Koda lovat telegrafera. (Original se HP 80E-Kina)

Ch,telegram Tokyo till UD 7.442

131 Konsuln Saigon meddelar intll 19.3 förskotterat officerarna Miramar 11000 piaster = Bagge.

Dito 11.4.42

Japanerna gör gällande Mairamars rislast var destinerad Hongkong =Bagge

UD i maskinchiffer till Tokyo 15.4, avsänt 17.25.

Att Miramars rislast kan ha varit destinerad till Hongkong kan enligt vår folkrättsspecialist på intet sätt prejudicera vår rätt enligt vanliga prisrättsregler återfå fartyget utan sinskränkande villkor då ju alsten intagits före krigsutbrottet och fartyget genom att gå in till Saigon så tydligs som möjligt visat att det icke hade för avsikt att fullfölja resan. Ni bör upprepa vår begäran att faryyget frigives omedelbart och ersättning lämnas för den tid japanerna begagnat det och för ev uppkomna skador. Nuvarande tillstånd innebär en flagrant kränkning av svenska intressen som ej står i överensstämmelse med internationell rätt eller våra väskapliga relatioenr.Förvänta att Togos principiella välvilja ej blott tomt talesätt utan avsätter parktiskt resultat i synnerhet i ett fall där vår rätt är så solklar.

MIRAMAR 30.12.41

som beträffande Miramar. Ev. förhandlingar kunna blott asse storleken den ersättning vi skola ha för begagnandet av fartyget = Cabinet.

Dito 19.5.42 till Tokyo

Vad nytt om Miramar? =Ministère Affaires Etrangères.

Ch.telegram Tokyo till UD 22.5.42

Efter samtal med Togo har jag ytterligare beroert fragan Miramar i UM, men intet definitivt har framkommit.Att saken foerhalas daaligt tecken.Militaera behvov tonnage goer att man ej kan vaenta stor hensyn = Bagge.

Dito 13.6.42

Erfat beslut fattats foera Miramar beslag infoer prisdomstol legre instans. Fran japansk skida har foreslagits kapten Svensson reser Japan foer att hoeras av domstolen.Meddela om advokat boer engageras = Bagge.

UD i maskinchiffetelegram till Tokyo 30.6.42

Sök få beslutet föra Miramar inför domstol suspenderat med hänvsining till att frågan under behandling diplomatisk väg.Återkomma beträffande advokat.

Rederiet i brev till UD 9.7.42

Rederiet anser det felaktigt att utnämna en japansk advokat och förmenar att det lämpligaste vore om beskickningen i Tokyo kunde anmoda någon svensk i japanverksam affaärsman,t.ex SKF:s chef, att biträda inför domstolen. Kapten Svensson har redan kallats till Japan och torde nu befinna sig där. Med hänsyn till det i Saigon kvarvarande befälet vore rederiet tacksamt om UD fortfarande ville bemöda sig om att ordna möjlighet för dem att få resa hem eller, därest detta skulle visa sig avar omöjligt,ordna någon slags sysselsättning för dem.

Ch.telegram Tokyo till UD 18.7.42

126 under samtal ang. Miramar har vice utrikesministern gjort foeljande uttalande: Normalt borde saken avgoeras i prisdomstol som ochså nu foerberedes.Av flera skael vore dervid beslut om konfiskering sannolikt enaer fartyget ofta besoekt Hongkomg och derfor kunde misstaenkas ha even nu slutlig destination Hongkong. Secundo Fartyget chartrades av firma i Hongkong där profiten inkasserades och kunde alltsaa anses vara of enemy character. UM vore emellertid av hensyn till vänskapliga relationer Japan-Sverige beneget intervenera till foermaan foer direkt uppgoerelse på foeljande villkor. A) Att fartyget chartras av japanska marinen till krigets slut. B) Avgift fixeras enligt samma rater som nyligen tillemapts vid chartring av franska fartyg med hensyn tagen till fartygets aalder och andra faktorer. C) Betalning utgaar i yen-valuta fran dag da detta foerslag accepteras fran svensk sida. Min uppfattning foeljande: Japanerna komma under inga omstendigheter slaeppa fartyget.Gar saken til prisdomstol

MIRAMAR 30.12.41

foeljer saekerligen beslag trots rettsgrunden synnerligen svag. Om primäer tintresse raedda fartyget at sverige boer foerslagen accepteras.Givetvis boer man da foersoeka fa betalning fran beslagtagen i decemåber. Mestaeller snart svar er uppfattning om foerhandlingarna boer fortsatetta = Bagge.

Ch,telegram Tokyo till UD 21.7.42

241 för min del anser jag att tyskland här ej äger sådant inflytande att dess förord skulle påverka åsyftat resultat. Framställningen kommer emellertid att tolkas som utslag på växande tyskt inflytande i sverige/Bagge

Telegram UD till Tokyo 28.7.42

Miramars redare på grund tvånsläget beredd acceptera chartring för undvikande av sprisdomstol, Ni äger fria händer för uppnående bästa resultat.

Dito 18.9.52

Ni har fullmakt antingen sälja Miarmar för allra lägst 2 miljoner kronor att erläggas i fri valuta eller chartra bort henne på bare boat basis det vill säga utan besättning. Frågan om anställandet av det svenska befälet får avhandlas självständigt.

UD t ibrev till rederiet 6.10.42

Åberopande vårt telefonsamtal den 2 ds ang. Miramar,får jag,efter att ha varit i kontakt med direktör Lange i SKN, äran meddela, att UD inte anser sig kunna underlåta att underrätta beskickningen i Tokyo om att ni av den Engelska försäkringsgivaren mottagit full ersättning för fartyget enligt försäkringsavtalet och att vi d sådant förhållande intresset i fartyget övergått till försäkringsgivaren,varför beskickningen bör underrätta japanska vederbörande om att man från svensk sida icke har några vidare yrkanden i denna angelägenhet. Enligt uppdrag

1e sekr.Douglas.

(Red AB Reut deponerad efter detta brev i Handelsbanken 1.862.190 kronor att disponeras av Sjöfartskommittén och Lloyds agent i Göteborg gemensamt.)

UD telegraferat nya villkor t.Tokyo 22.10.42

Om Miramar förliser medan i japansk charter önska vi kontant ersättning minst 2 miljoner kronor i fri valuta.Alla reparationer för skador uppkomna i japansk tjänst måste betalas av japanarena etc.

UD telegram t. Tokyo 27.10.42

Är det uteslutet att förmå japanerna köpa Miramar.För att få saken ur världen en gång för alla när de ändå satt den underjapansk flagg och icke vilja ~~garantera~~ garantera transfer av ev ersättning vid haveri.Praktiskt taget blir ju fartyget därigenom oförsäkrat.

Forst

MIRAMAR 30.12.41

Telegram UD till Tokyolegationen 4.12.42

Vad nytt om Miramar? = Cabinet

Ch,telegram Tokyo till UD 5.12.42

Principöverenskommelse om charter Miramar nåddes redan 30.10 men uppsättandet skriftligt kontrakt uppskjutits troligen emedan olika myndigheters bifall först måste inhämtas = Bagge

Dito 16.12.42

Kontrakt Miramar nu tecknat Hyra betalas från 9.11 med yen 11.55 per ton sjövikt per månad under första halvåret och därefter 9,35 yen.Däcks- & maskinförråden ersättas enligt kaptenens inventeringslistor och värdering per 30.12.41 med 37175 kronor. Uppgörelse vidare nåtts om ersättning för med minst 2 miljoner kronor därest fartyget går förlorat.Avtalet det bästa som kunnat uppnås här trots starkt motstånd från flottan genomdrivits av Utrikesministeriet som manifesterat tydlig önskan ta hänsyn svenska intressen = Bagge.

Charterhyror mm betalda

6.4.43 telegraferade japanska finansministeriet kr 100415 kr till Skandinaviska banken i Gtbg som likvid för Miramars förråd jämte charterhyra 1.11.42- 10.1.43. i Lsutet av april 43 kom 83214 kr i hyra för tiden 10.1.-10.4.43, i mitten av maj kom 17720 kr för tiden 10.4-9.5 etc

Ch,telegram Tokyo till UD 2.10.43

Generalkonsulatet i Shanghai har hittills betalat Miramars befäl egentlig lön plus 7 kr i dagtraktamente.Minimum existensbelopp angives till 300 kr per man och månad som föreslås remitteras från Sverige i avvaktan på lösning av frågan om hemtagning. = Bagge

(Den 22.11.43 beslöt rederiet försöka få Miramars befäl överflyttat från Shanghai till Tokyo där de i så fall skulle kunna underhållas med yen som inflyter i charterhyra.) (Red. 16.12 införstått med att UD telegraferar till Tokyo att certepartihyran får användas för befälets underhåll och attåterstoden förvandlas i guld och förvaras på legationen i Tokyo.)

På förfrågan från UD tel. Tokyo 8.3.43

Miramar omdöpt till Teisan Maru och seglar under japansk flagg.

Ingen hyra efter 20.6.45

Den 20.6 45 var charterhyran betald t.o.m 9.9.44,men sedan kom inga mer pengar.

Telegram UD till Tokyo 16.8.1945

Reut anhåller om möjlig uppgift huruvida Miramar fortfarande i livet samt var den i så fall finnes = Ministry Foreign Affaires

MIRAMAR 30.12.41

USA VÄGRAT ÅTERLÄMNA FARTYGET 1945

Telegram Tokyolegationen till UD 18.9.45

399 Charterers of Miramar ha notifierat att de önska återlämna fartyget som nu ligger i Sakai hamn, Tottori prefektur.Det synes lämpligt att fartyget snarast formellt övertages för svensk räkning i nämnda hamn och Troedsson ämnar snarast avresa dit. Återkommer beträffande den utlupna charterhyran.Kapten Svensson är informerad = Sydow.

(Först i början av nov 1945 fick kapten Svensson och 5 befäl klartecken att flyga till Japan från Shanghai,men erhöll så inte ngt Amerikanskt landningstillstånd och USA vägarde t.v utlämna fartyget.)

Chiffertelegram Tokyo till UD 15.11.45

General Headquarters har skriftligen meddelat den 8/11 att " pending clarification Miramars status vessel is to be operated by japanese Shipping Control Association with japanese crew. Därför vägras tillstånd för kapten Svenssons och officerarnas resa till Japan.Anledning till beslutet är dels att ~~fartygets redare~~ cahreteres ,Teikoko Senpaku, var ett av japanska regeringen helt kontrollerat företag,dels att fartyget redan innan charterkontraktet ingåtts utnyttjats av japanska marinen såsom auxiliary of the Navy och därmed fått karaktären av japanskt fartyg. Miramar därför sannolikt gulity of unneutral service and possibly liable to seizure. Frågan kommer nu att hänskjutas till Washington,varefter ~~Sate~~ State & Navy departements i samråd komme att besluta om fartyget skall frigivas eller frågan hänskjutas till prisrätt. Med hänsyn till ovanstående hemställes att beskickningen i Washington instrueras uppta saken med Amerikanska vederbörande. Via airmail erforderliga handlingar till Washington.Fartyget uppgives vara i relativt gott skick och ej i behov av mer omfattande reparationer = Sydow.

(Fortsättningsvis på UD H 1371 mängder av telegram fram till 1956)

Kom aldrig mer under svensk flagg.

30.12.45 fick UD i telegram från Tokyolegationen upplyst att Seisaku Maru (Ex Miramar) f.n. går i koltrafik mellan Kybshu och Korea och att det för närvarande är omöjligt erhålla bevis på att fartyget använts som marint hjälpfartyg eftersom japanerna uppgiva att alla arkiv och anteckningar har blivit förstörda.Undersökning ombord inte lämnat något bevis ~~för~~ för "emplyment as naval auxilary." -Ärendet hade 1.1.46 ännu inte kommit till State Departement i Washington. - Tokyolegationen telegraferade till UD 11.2.46 att Miramarärendet återremitterats till Supreme Commander i Tokyo. 20.5.46 telegram Tokyo -UD: " General Headquarters säger sin politik allt-

MIRAMAR 30.12.41

jämt vara att tills vidare kvarhålla alla slags fartyg, även allierade, vilka vid fientligheternas slut faktiskt voro i japansk charter. De ~~kan~~ begagnas för repatrieringsändamål,vilket anses vara av sådan vikt att det får helt överväga tills vidare." - UD telegraferade 24.5.46 till konsuln i Shanghai att det f.n är omöjligt att erhålla tillstånd för kapten Svensson och hans befäl från Miramar att få återvända ombord innan fartyget lösts från sin nuvarande charter. - På förfrågan telegraferade Tokyolegationen 7.8.46 till UD:" Ännu ingen ändring Miramars läge.General Headquarters har nu en plan för återlämnandet av utländska fartyg till deras ägare uner utarbetande. - 1.11.46 inkopplades ~~Flyktkapitalbyrån i Stockholm~~ Flyktkapitalbyrån i Sthlm för att rederiet möjligen skulle utfå sina pengar där. - 22.8.47 telegraferade Tokyolegationen till UD att turen att återlämna fartyg tagna av japanerna under kriegt nu snart torde kunna väntas.SCAP hänskjutit Miramar till U.S.War Department. - Den 16.9.1949 telegraferade Washingtonambassaden till UD att frågan om återlämning etc f.n är under utredning. - 23.1.1948 Telegram UD till Tokyo:" Vårt fjolårs 67. Redaren hemställt ny framstöt Miramars snara frigivande och ersättning för den tid fartyget använts.Dessutom upplysningar position och redovisning av hittillsvarande användning.Vad kan sägas härom eller göras er sida? Vi telegraferar samtidigt Aminoff = Cabinet." ((Aminoff= Charge dÁffaires i Washington)). 31.1.48 telegram till UD från Washington:" Principfrågan om neutrala fartygs frigivande hänskjutits till Far Eastern Commission och med kännedom om Far Eastern Commissions erbetssätt torde ärendets behandling komma att taga lång tid i anspråk. Miramar används fortfarande i kommersiell trafik av Teikuku Senpaku Kaisya " - Red AB Reut i Kungsbacka meddelade i brev 9.2.48 UD att de anlitat advokat Stellan Graaf i Morssing & Nycander att omhänderha och fullfölja deras rättssak. Den 25.2.48 telegram till UD från Tokyolegationen:" Efter kraftiga föreställningar från vår sifa har State Department den 25 ds lovat telegrafiskt avisera SCAP att Miramar enligt State Depts uppfattning kan återlämnas till ägarna utan att avvakta Far Eastern Commissions beslut i principfrågan. - 2.3.48 flög skeppsredare Reuter och advokat Graaf till Washington. - Chiffertelegram Tokyo till UD 11.5.48:" Washington har nu bemyndigat GHQ att frigiva Miramar på följande villkor. Leverans i Japan till beskickningen. Vi mottaga fartyget i befintligt skick. Båten uppgives nu användas av japanska regeringen under Amerikansk kontroll,fraktar kol inom Japan och är sjöduglig,åtminstome för kustfart. Jag föreslår besiktning. Svensk besättning avhämtar henne i Japan. A full release & ~~responsible~~ indemnity agreement from swedish government to SCAP träffas,d.v.s. fritager GHQ och dess uppdragsgivare i USA från allt ansvar och alla krav av tredje man mot GHQ. etc" - Juridiska turer sedan fortsatt ifråga om ev skadestånd till Sverige. - Tokyo telegram till UD 13.4.49:" 25 Situation Miramar

MIRAMAR 30.12.41

firstly SCAP ready release ship any moment without a release & Indemnity agreement to SCAP. Secondly Procedure of signing restoration receipt between japanese and swedish government representatives representatives station Alpha delivery title and custody of vessel in present condition." - UD telegram 14.6.49 att till Tokyo att rederiet önskar återleverans av Mimamari Vancouver City, - Tokyo svarade 25.6 att endastleverans i en japansk hamn var tänkbar. - UD till Tokyo 22.7.49:" Owners now agree to re nounce freight claims and accept delivery Japan prompt after finishing SCAP repairs." - UD till Tokyo 25.8.49:" Ours 52 Please cable exactly where is Miramar?" - Tokyo svarat 30.8.49 att Miramar ligger i torrdocka i Ishikawajima -varvet Tokyo för besiktning.- Besiktning av fartyget ägde rum 22.8. genom Lloyds surveyorpå order från SCAP. Det befanns att endast några få plåtar i skrovet måste bytas ut eller riktas,att livbåtarna måste överses,den el. installationen genomgås ,en del förledningar förnyas mm Miramar reparerade i dockan i Tokyo 23.9 - 14.11.49. - Den 26.11 telegraferade Legaitionen i Tokyo till UD att fartyget var klart att någon av de närmaste dagarna avgå till Hongkong. - UD telegram till Tokyo 29.11.49:" 31. Av konstitutionella skäl komplcerat och tidsödande erhålla bemyndigande underteckna release agreement å sv. regeringens vägnar i denna enskilda angelägenhet stop. Benäget sök förmå amerikanarna godtaga en utfästelse av Eder såsom ombud frö red AB Reut i Kungsbacka under ett samtidigt framhållande att Svenska staten har inge krav på USA i anledning fartygets kvarhållande och utnyttjamde = Cabinet.

Miramar släppt men såld till England

UD telegram till Tokyo 9.12.49:" Befh Miramar har telegrafiskt enträget uppmanat rederiet påskynda ärendet.När kan svar vårt 31 förväntas =Cabinet

Telegram Tokyo till UD 10.12.49:" 105 Miramar delivered. Left for Hongkong this morning = Oerhwall.

Tokyolegationen i brev,daterat 10.12.49 till UD:" Härmed får jag vördsamt meddela att ss Miramar igår frigivits och denna dag avseglat till Hongkong under ockupationsmyndigheternas - SCAP:s flagg - och med japansk besättning.Rederiets kapten H.A.Johnsen befinner sig ombord."

Av en kopia av Release & Indeminty Agreement framgår att Miramar på resan till Hongkon hade svensk befh,kapten Hans Adolf Johnsen, och att fartyget under denna resa hade status av svenskt fartyg. - Den 31.12.49 avfördes Miramar ur Sv. fartygsregistret som såld till England . ((Miramar gick 1952 till nedskrotning som Orbital av Panama City))

Ett brev 21.1.1957 från advokat Stellan Graaf till UD avslöjar att red AB Reut då fortfarande höll på med ersättningskrav mot Japan för ss Miramar. Detta brev är det sista i akten på UD H-1371.

MIRAMAR 30.12.41

Ej för publicering.

UD Promemoria Stockholm 10.11.1943

I Shanghai finnas sammanlagt över 60 svenska sjömän vilka fördela sig enligt följande:

a) Förolyckade ms Ningpos besättning, 26 man.
b) Befälspersoner från ss Miramar, 5 man.
c) Övriga sjömän, 31 man, vilka avmönstrats i Shanghai eller i andra hamnar i Fjärran Östern från svenska eller utländska fartyg.

Ningpo:s besättning vistas i Shanghai på Statens bekostnad.
Beträffande Miramars befäl har red AB Reut i Göteborg hittills ställt medel till förfogande för deras uppehälle.
Övriga sjömän åtnjuta understöd av Statsmedel i den mån de icke förfoga över egna medel för sitt uppehälle.De äro dock återbetalningsskyldiga för de belopp de mottaga.
På Filippinerna uppehålla sig ett mindre antal svenska sjömän.Departementet saknar emellertid närmare uppgifter härom. Sjömännen erhålla nödigt bistånd av den förutvarande svenske konsuln i Manilla,som av beskickningen i Tokyo försetts med nödiga medel för ändamålet. Några sjömän, vilka tjänstgjort å krigförande makts fartyg, äro härjämte intagna i japanska interneringläger. UD och beskickningen i Tokyo söker oavbrutet utverka deras frigivande.

Stockholm 10.11.40

Signum

UD R-609 Ersättningsmål Kina/Japan.

Brev Sthlm 23.4.42 Kumlin,UD till envoyén Boytz,London.

Arvs-& Ersättningsbyrån har bett oss undersöka huruvida några möjligheter kunna tänkas föreligga att få sända ett antal i Fjärnnan Östern strandsatta svenska sjömän med det fartyg som inom kort torde komma att avgå från Japansk hamn till Lourenco Marques med Brittiska diplomater från Fjärran Östern ombord.Det svenskar det gäller äro 6 eller 7 befälspersoner från den av japanerna beslagtagna Miramar,vilka f.n. uppehålla sig i Saigon, samt den till ett 30-tal man uppgående besättningen på den förolyckade Ningpo vilka befinna sig i Hongkong men om några dagar torde komma att överflyttas till Shanghai..... Då saken är brådskande får jag hemställa om telegrafiskt besked. Kumlin

Brev,Shanghai 20.5.43,konsulatet till UD (Ink.UD 4.9.43)

Härmed får jag vördsamt meddela att ett antal av 62 arbetslösa sjömän inkl befäl för närvarande befinna sig i Shanghai,nämligen 5 befäl från Miramar, 26 man från Ningpo, 31 övriga. Härtill kommer en dansk lättmatros tillhörande Ningpos besättning.Ningpos besättning åtnjöt under maj

MIRAMAR 30.12.41

månad underhåll enligt följande uppställning:

Befh kr 10 per dag.
Övrigt befäl kr 267:31 per månad
Steward kr 193:37 per månad
Besättningsmän kr 130:81 per månad.

De från ss Miramar hitkomna 5 befälspersonernas underhåll bestrides av redaren, red AB Reut i Göteborg, som ställt medel till förfogande för ändamålet, De övriga 31 svenska sjömännen hava från andra fartyg avmönstrat i Shanghai eller i andra hamnar i Fjärran Östern.De åtnjuta f.n ett understöd av c:a CRB dollars 1500 per månad.Dessutom sörjes för läkarvård etc och sjömännen förses med kläder i den mån så erfordras. Alltsedan det blev klart att någon möjlighet till repatriering av sjömännen inom överskådlig tid icke förelåg,har beskickningen ansträngt sig att finna lämpliga lokaler för ett läsrum.Detta har varit mycket svårt, då alla fastigheter och bostäder som ägts eller bebotts av de allierade makterna tillhöriga medborgare ställts under de japanska myndigheternas kontroll. I april detta år lyckades det emellertid att tillsammans med danska generalkonsulatet hyra en samlingssal. Dessvärre har der dragit ut på tiden innan tillstånd att taga salen i besittning kunnat erhållas liksom tillstånd av de japanska myndigheterna att utföra en del byggnadsarbeten ,men hoppas vi kunna öppna salen i mitten av juni. Underden gångna vintern har en avgiftsfri kurs i engelska språket anordnats för sjömännen men intresset var ringa. - Försök har gjorts att upprätta ett s.k soppkök för sjömännen vilka dock förklarat att de föredraga att intaga sina måltider på matställen eller laga mat i sina bostäder. Beskickningen har ansett det motbjudande att tvångskommendera sådana sjömän till soppköket,vilkas uppförande är gott. De icke skötsamma erhålla endast ett ringa belopp i kontanter och deras mat och hyra betalas direkt till vederbörande värdar. Bland samtliga sjömän finnas endast 5 eller 6 som äro hemfallna åt alkoholmissbruk.

Malte Pripp

(~~För de vedervärdiga levnadsförhållandena i Shanghai se Ningpo~~)

(För de vedervärdiga levnadsförhållandena i Shanghai se Ningpo 11.12 41)

(6.11.43 var UD:s fasta utgifter i Shanghai c:a 8500 kr per månad =CRB dollars 170.000:-

---

Ch.telegram Tokyo till UD 13.1.44

7 för red AB Reut Gtbg från kapten Svensson: Officerarna villiga att komma. Japansk inresetillstånd har begärts. Då hitresan kan avsevärt fördröjas föreslås att under mellantiden remitteras till Shanghai härifrån hyoro plus ränta 500 yen per person och månad. Sänder fullständiga redovisningar snarast. Tacksam dragsedeln min moder fortsättes. "

4.5.44 omöjligt ordna plats för svenskarna på de fartyg som enligt japansk-

MIRAMAR 30.12.41

Amerikanska bytesavtalet avgår från japan till neutrala hamnar (Gripsholm bla.) med USA-medborgare ocg medborgare i allierade länder.De evakueringsberättigades antal överstiger vida det förefintliga fartygsutrymmet. "

T.Fredh:Utanför spärren (1984)

Sjökapten Erik Osbranth, V:a Frölunda berättar:

Den 30.12 41 i Saigon fick befh Svensson besked att japanska marinen beslagtagit fartyg och last. Vi satt och åt middag på båtdäck när en japansk barkass kom långsides och en officer med 12 man med gevär och bajonett kom upp till ossoch förklarade Miramar beslagtagen och att svenska flaggan skulle halas. Vi protesterade. Då röt officeren en order och soldaterna omringade oss. Svenska flaggan halades och den japanska hissades. Den kinesiska besättningen förklarade sin dolidaritet ed japanerna. Vakter sattes ombord. Genom sv. konsuln Hirsbrunner begärde kapten Svensson hjälp från franska franska myndigheter eftersom Miramar kapats på franskt område. Den 31.12 förbjöds befälet att gå iland och 2.1.42 började soldater lossa rislasten. Den 7.1 kom order att göra klart för avgång.Befh togs iland som gisslan. Befälet fick landgångsförbud. Den 9.1 började förråd lastas till Pulo Condore och inför resan kom 30 soldater och en del civila ombord. Den 10.1 avgick Miramar under japansk ledning med mig själv som befh i kapten Svensons frånvaro. Tillbaka i Saigon började fartyget lasta krigsmateriel den 24.1.Den 26.1 kom order att alla måste vara ombord och det framkom nu att japanerna betraktade såväl fartyget som oss befäl som fientliga. En japansk prisbefälhavare satte kurserna som var hemliga och det svenska befälet hade att sköta navigering och maskin. Lasten skulle till en av de ockuperade öarna. På samma gång som Miramar gick en okänd båt med last av krigsmateriel. Från Miramar hördes en natt en explosiom. Båten kom aldrig fram till sin destination. Kinesbesättningen på Miramar amtingen rymt eller hoppat överbord i skräck för japanerna. När vi kom till Pulo Condore tilltalades jag av den franske hamnkaptenen men samtalet avbröts av en japansk officer och en soldat,officeren med dragen pistol,som röt att jag inte fått tillstånd att tala med någon iland och att det kunde vara farligt. Konsul Hirsbrunner, Schweizare, gjorde vad han kunde för att hjälpa oss men något stöd från de franska myndigheterna var inte att vänta. Så småningom ordnades det så att vi med en gammal rostig japansk 4000-tonnare blev förda till Shanghai varifrån det ev skulle gå lättare att ordna hemresan.Det blev en skräckfärd på 3 veckor.Vi låg ständigt påklädda p.g. av ubåtsfaran.Fartyeget var fullt av japansk mimlitär,livbåtarna ruttna och utan proviant. En ruskig resa. I Shanghai blev vi inkvarterade på hotell och rederiet stöttade hela tiden upp medpengar till mat och rum.Men det b,ev allt sämre att leva i Shanghai som hade 4 miljoner invånare. Japanerna tog alla livs-

MIRAMAR 30.12.41

medel och sände till Japan och Shanghai belv en stad av svält och umbäranden. Japanerna tog hotellet och vi fick leva på stan.Försök gjordes att få oss hem till Sverige men inte så kraftfullt att det gav något resultat. 1943 var inflationen utan like och vintern blev mycket kall.Vi led av undernäring och vitaminbrist och var i usel kondition, fysiskt och psykiskt. Den ende som fick resa hem var norske styrmannen Ole Roksvag.Han ansågs som en direkt fiende till Japan och fick lämna Saigon i en utväxling. För oss svenskar gick det sämre. Alla försök som gjordes strandade på japanska ointresse. De 3 åren i Shanghai var ovissa och psykiskt pressande och än idag finns det en stark bitterhet mot dereriets och de svenska myndigheternas agerande i den här fråga. Det gick ett drygt år mellan breven till de anhöriga i Sverige. Jag hade förlovat mig före utresan sommaren 1938. Inte ens hösten 1945 gick det att komma hem. Först i mars 1946 fick jag gå ombord på ms Strathmore som i Shanghai tog ombord 4000 passagerare till Southampton. Högbohm, Hallstedt, Berlund och Berg stannade kvar ännu en tid innan de återsändes till Sverige. Från England kom jag till Göteborg med Svenska Lloyds Britannia från Tilbury. Miramars befh Svensson avled på 1950-talet i Sydamerika. Miramar kom aldrig mer till Sverige. Rederiet fick efter kriget ersättnigg av japanska staten och fartyget seglade därefter för Japan med namnet Miramar Maru.(+)

Historik Eget

Lastångare på 1555 brtin byggd 1938 vid Hälsingborgs varv av stål. 2460 dw L.78 B.11 Tillhörig Red AB Reut (G.Reuter) i Göteborg, senare Kungsbacka. Inköpt jan 1940 från red AB Erling (Ivar Galeen) i Göteborg,vars kontor låg på Engelbrektsgatan 12. Miramar lev i maj 1938 och var då bortchartrad på 2 år till Oost Borneo Maatschappij i Samarinda på Borneo. Efter lastning i Danzig för Malta kompletterade Miramar i Dover besättningen med några araber och fick fullt komplment på Malta efter lossning där. Vis ankomsten till Singapore medio aug 38 ersattes besättningen från Dover och Malta med kineser. 12 man på däck,12 i maskin samt stuert och 7 man i ekonomiavdelningen. Miramar hade sedan Samarinda på Borneo som bashamn och fortsatte efter ägarbytet jan 40 att gå i charter i Fjärran Östern . Det Enda haveri som finns på KK för henne är en dödsolycka 2.12.39 då båtsman Dai Ching Foll under en resa Singapore-Samarinda föll ner i akterrummet vid påluckning. 1945-49 gick Seisaku Maru (Ex Miramar) mellan Japan och Korea. Fartyget återlämnades 9.12.49 av SCAP till Sverige och gick från japansk hamn till Hongkong med japansk besättning.Befh Sven Adolf Johnsen. I Hongkong såldes hon till en engelsk firma och gick till nedskrotning 1952 som Orbital av Panama.

MIRAMAR 30.12.41

MOVEMENT OF s/s TEISAN MARU (Ex Miramar)

Delivered by the Navy on 9th november 1952 at Kobe.

1942

3.12 Arrive Tamono dockyard, left 9.12, arrive Miime 12.12,loaded coal, sailed 13.12, arrive Nagoya 20.12, unloaded, left 22.12,arrive Milke 27.12,loaded coal, sailed 28.12.

1943

1.1 arrive Kaishu, 4.1. sailed, 7.1.arrive Tanku, loaded salt, left 10.1 16.1 arrive Genzan, left 19.1,arrive North Genzan same day,loaded coal, 20.1 left N.Genzan, 24.1 arrive Osaka, left Osaka 26.1, 2.2 arrive Chinwang tao,loaded aluminia,saild 4.2, arrive Moji 9.2, bunkering, sail 10.2, arr-iveNagoya 15.2, sail 17.2.,arrive Karatsu 20.2, sail 21.2, (bunkering). arrive Tanku 27.2, loaded salt, sail 1.3, arrive Uno 7.3,sail 8.3, arrive ~~Karatsu 21.2, (bunkering), arrive Tanku 27.2, loaded salt, sailed~~ xxxxxxxxx arrive Tanku 143, loaded iron ore, sail 153, arrive Yawata 203, sail 21.3 arrive Tanku30.3, loaded iron ore, sail 1.4, arrive Hirohata 10.4, sail 12,4 arrive Chinwantao 20.5, loaded coal, sail same day, arrive Yawata 18.5, sail 21.5, arrive Sienyun 28.5, loaded coal, sail 31.5, arrive Tsingtau 1.6, sail 4.6, arrive Yawata 7.6, sail 8.6, arrive Wakamatsu same day, bunkering, sail 10.6, arrive Sienyun 18.6, loaded coal,sail 22.6, arrive and sail Tsingtau 24.6, arrive Yawata 29.6, sail 30.6,arrive Tanku 7.7, loaded coal, sail 9.7, arrive Hirohata 21.7, sail 22.7, repairing Tamano dockyard 23.7-9.8, sail 9.8, arrive Moji bunkering 10.8, arrive Sienyun 19.8, loaded coal for Yawata, sail 20.8, arrive Tsingtau 21.8, sail 23.8 arrive Yawata 27.8,sail 28.8,arrive Wakamatsu 28.8 bunkering, sail 2.9 arrive Sienyun 8.9, loaded coal, sail same day, arrive Wakamatsu 15.9, sail 16.9, arrive Chinwangtao 23.9, loaded alumina,sail 25.9, arrive Kata-kami 3.10, sail 5.10, arrive Moji 7.10, bunkering, sail 8.10,arrive ~~Kata-kami 20.10, sail 23.10,~~ Tsingtau 12.10, loaded alumina, sail 14.10, arr-ive Katakami 20.10, sail 23.10, arrive Ryojun 1.11, loaded salt,sail 4.11 arrive Niigata 13.11, sail 17.11, arrive Muro-ran 22.11, sail Muroran 25.11 with iron ore, arrive Yoshiura 4.12, sail 9.12, arrive Karatsu 12.12, sail 13.12, bunkering, arrive Tanku 19.12, sail 23.12 with salt for Sakaide.

1944

Arrive Sakaide 1.1, sail 5.1, arrive Moji 6.1, loaded general cargo, sail 11.1, arrive Tanku 18.1, loaded salt,sail 19.1,arrive Sakaide 28.1, sail 31.1, arrive Moji 1.2, bunkering, sail 2.2,arrive Tsingtau 8.2, loaded salt,sail 10.2,arrive Makiyama 14.2, sail 15.2, arrive Onomichi dockyard 16.2, repairing, sail ~~xxx~~ 1.3, arrive Osaka 12.3, sail 20.3, with general

MIRAMAR 30.12.41

cargo,arrive Tsingtau 26.3, loaded alumina,sail 2.4, arrive Katakami 5.4 sail 9.4, arrive Wakamatsu bunkering 10.4, sail 13.4, arrive Tsingtau 16.4 loaded alumina, sail 18.4, arrive Konan 23.4, loaded general cargo,sail 27.4, arrive Rshin 29.4, sail 10.5, arrive Fuzan 19,5, loaded steel,sail 23.5, arrive Kobe 22.5, sail 3,6, arrive Bazan 6.6, loaded pig iron,sail 11.6, arrive Moji 13.6, sail 20.6, bunkering, arrive Bazaan 22.6, loaded pig iron, sail 23.6,arrive Moji 24.6, sail 28.6, arrive Gunzan 1.7,loaded rice, sail 6.7, arrive Kobe 14.7, sail 10.7 (felskrivet datum), arrive ken-jiho 6.8, loaded pig iron,sail 9.8, arrive Yawata 15.8, sail 22.8, arrive Seishin 29.8, loaded pig iron, sail 31.8, arrive Niigata 3.9,loaded pig iron & paper,sailed 4.9, arrived Konan 17.9, sail 20.9, arrive Seishin 21.9, loaded pig iron, sail 23.9, arrive Konan 6.10, sail 9.10, arrive Genzan 10.10, loaded iron ore, sail 11.10, arrive Yawata 16.10. sail 17.10 arrive Kaishu 23.10, loaded iron ore, sail 26.10, arrive Yawata 31.10 sail 2.11, arrive Wakamatsu same day, loaded coke, sail 4.11, arrive Jinsen 7.11, sail 9.11, arrive Gunzan 11.11, loaded wheat, sail 13.11, arrive Moji 17.11, sail 20.11, arrive Kiashuk 9.12, loaded rice, sail 10.12 arrive Yawata 22.12, sail 24.12, arrive 26.12 Onomichi Dockyard for repairs.

1945

16.1 sail from dockyard, 19.1 arrive Wakamatsu bunkering, sail 21.1, arrive Konan 25.1, sail 27.1, arrive Rsahin 28.1,loaded beans,left 2.2, arrive Tsuruga 5.2, sail 16.2, arrive Rashin 20.2, loaded beans, sail 25.2, arrive 28.2 Tsuruga,sail 11.3, arrive Rshin 14.3, loaded army cargo,sail 26.3, arrive Niigata 29.3, sail 7,4,arrive Rashin 10.4, loaded beans, sail 17.4 , arrive Tsuruga 20.4, sail 1.5, arrive Rashin 4.5, loaded beans,sail 14.6,arrive Tsuruga 22.6, sail 1.7., assive Nipponkai Dockyard 2.7, repairing, sail 20.7 with machinery from Toyama tol Rashin, arrive & sail Rashin 23.7, arrive Seishin 24.7,loaded gasoline & beans for Sakata, sail 27.7, arrive Sakata 30.7., sail 5.8, arrive Sakai for repairs 13.8, sail 6.12, arrive Ainoura 9.12, 11.12 expected to sail for Fuzan.

Finis.